



Pegasus Hava Taşımacılığı A.ř.

Düşük Maliyetli Network Taşıyıcısı

Nisan 2013

Gizlidir

Önemli Not (1/2)



İşbu sunum içerisindeki bilgiler, Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. (“**Şirket**” veya “**Pegasus**”) tarafından, Şirket paylarının halka arzı (“**Halka Arz**”) ve Şirket’in İstanbul Menkul Kıymetler Borsası’nda (“**Borsa**”) işlem görme hedefleri ile ilgili olarak yapılacak bir sunumda kullanılmak üzere hazırlanmıştır. İşbu sunum ve içeriğinin kesin suretle gizli tutulması gerekmekte olup katılımcı bazında bilgi amaçlı kullanılmalıdır. İşbu sunum herhangi bir formda çoğaltılamaz, (aşağıda tanımlandığı şekli ile ilgili Kişi olsun veya olmasın) herhangi bir kişiye dağıtım yapılamaz veya kısmen ya da tamamen herhangi bir amaç için yayınlanamaz. Bu sınırlama ve aşağıda bahsedilen diğer sınırlamalara uyulmaması, ilgili menkul kıymetler mevzuatına aykırılık teşkil edecektir.

İşbu sunum, kısmen veya tamamen, Şirket’in herhangi bir menkul kıymetine ilişkin bir satış teklifi veya diğer bir arza veya iştirak taahhüdüne veya devralmaya ilişkin olarak teklif ya da davet veya bir yatırım yapılmasına ilişkin bir teşvik teşkil etmemektedir. İşbu sunumun hiçbir bölümü ve de bunun dağıtılmış olması durumu, herhangi bir sözleşmenin, taahhüdün veya yatırım kararının temelini oluşturamaz ve de bu kapsamda dikkate alınmaz. Halka arz edilmiş payların her şekilde satın alınması kararı, yatırımcılar için hazırlanan ve Halka Arz ile ilgili olarak Türkiye Cumhuriyeti sınırları dahilinde yayımlanacak olan izahnamedeki (“**İzahname**”) bilgiler baz alınarak verilmelidir. İzahname’nin bir kopyası, ilanı takiben, Şirket’in merkezinde incelemeye hazır bulundurulacak olup Kamuyu Aydınlatma Platformu (www.kap.gov.tr) ve Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.’nin web sitesinde (www.flypgs.com) yayımlanacaktır.

İşbu sunum, yalnızca Şirket’in sorumluluğu altındadır. Bu sunum içeriğindeki bilgilerin geniş kapsamlı olması amaçlanmadığı gibi, bu bilgiler bağımsız olarak da doğrulanmamıştır. Sunumda kullanılan bilgiler tartışma amaçlı olup, sunumda Şirket’i veya onun faaliyetlerini, finansal durumunu veya gelecek performansını değerlendirebilmek adına gerekli tüm bilgilerin kullanılması amaçlanmamıştır. Bu belge kapsamındaki bilgi ve görüşler, sunum tarihi itibarıyla temin edilmiş olup, bunlardaki değişiklikler bildirim konu edilmeyeceklerdir. Bilgilerden bir kısmı taslak niteliğinde olup nihai halleri Sermaye Piyasası Kurulu’nun (“**SPK**”) onayını takiben ilan edilecek İzahname’de yer alacaktır. Şirket, İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş. (“**İş Yatırım**”) ya da bunların ilgili şirketleri, danışmanları veya temsilcileri tarafından bu sunumda yer alan bilgi veya görüşlerin yeterliliği, doğruluğu ve tamlığı (veya herhangi bir bilginin bu sunuma girilmesinin ihmal edilip edilmediği) konusunda açık veya zımni herhangi bir beyan veya taahhütte bulunulmamış ve bulunulmayacak olup, böyle bir varsayımda da bulunulmamalıdır. Mevzuatın izin verdiği ölçüde Şirket, İş Yatırım ve bunların ilgili yönetim kurulu üyeleri, çalışanları, ilişkili şirketleri, danışmanları veya temsilcileri, bu sunum veya içeriğinin kullanılmasından, ya da bu sunum ile ilgili olarak başka bir şekilde ortaya çıkan, doğrudan veya dolaylı olarak doğan hiçbir zarardan dolayı hiçbir sorumluluğu (ihmal veya başka bir şekilde) kabul etmemektedirler.

İşbu sunumda yer alan endüstri, pazar ve rekabet ortamı verileri mümkün olduğunca resmi veya üçüncü kişi konumundaki kaynaklardan sağlanmıştır. Üçüncü kişi konumundaki sektör yayınları, çalışmaları ve araştırmaları genellikle, söz konusu kaynaklarda yer alan verilerin güvenilir olduğu düşünülen kaynaklardan temin edildiğini, ancak bu verilerin doğruluğu veya tamlığı hususunda herhangi bir garantinin söz konusu olmadığını belirtmektedirler. Şirket, her bir yayının, çalışmanın ve araştırmanın güvenilir kaynaklar tarafından hazırlandığına inanıyor olsa da, söz konusu bilgilerin doğruluğunu bağımsız olarak teyit etmemiştir. Buna ek olarak, bu sunumdaki belli endüstri, pazar ve rekabet ortamı verileri Şirket’in faaliyet gösterdiği pazarlarda Şirket yönetiminin bilgi ve tecrübesi temelinde Şirket’in kendi iç araştırma ve tahminlerine dayanmaktadır. Şirket, bu araştırma ve tahminlerin uygun ve güvenilir olduğuna inanmakla birlikte, bu araştırma ve tahminler ve bunlara ilişkin temel metodolojiler ile varsayımlar herhangi bir bağımsız kaynak tarafından doğruluk ve tamlıkları bakımından tasdik edilmemişlerdir ve bunlardaki değişiklikler bildirim konu edilmeyecektir. Dolayısıyla, bu sunumda yer alan hiçbir endüstri, pazar veya rekabet ortamı verisine gereğinden fazla anlam yüklenmemelidir. Bu sunum veya sunuma ilişkin dağıtılan herhangi bir materyal, götürülmesi, dağıtılması, yayımlanması, varlığı veya kullanımı yasa dışı olan veya kayıt veya lisanslama işlemi gerektiren yargı alanlarının vatandaşı veya mukimi olan herhangi bir gerçek veya tüzel kişiye götürülemez, dağıtılamaz ve iletilmez.

Hisseler, 1933 tarihli değişik Birleşik Devletler Menkul Kıymetler Kanunu (“**Menkul Kıymetler Kanunu**”) uyarınca veya herhangi bir Birleşik Devletler eyaletinin, bölgesinin veya diğer bir yargı alanının (Columbia Bölgesi dahil) mevzuatı kapsamında kayda alınmamıştır ve alınmayacaktır ve de Birleşik Devletler sınırlarında kayda alınmaksızın, Menkul Kıymetler Kanunu veya herhangi bir Birleşik Devletler eyaletinin, bölgesinin veya diğer bir yargı alanının mevzuatının kayda alınma şartlarından doğan bir istisnaya tabi olarak veya bu şartlara tabi olmayan bir işlem kapsamında arz edilmeyecek veya satılmayacaktır. Pegasus, halka arza konu menkul kıymetlerin hiçbir kısmını Birleşik Devletler’de kaydettirmemiştir veya kaydettirmeyi veya Birleşik Devletler’de herhangi bir menkul kıymet halka arzı gerçekleştirmediği düşünülmektedir.

Bu sunum veya herhangi bir kısmı Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan’da veya bu ülkelere veya bunların herhangi bir mukimine yönelik olarak doğrudan veya dolaylı olarak iletilmez veya dağıtılamaz. Bu sınırlamalara aykırılık, Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan menkul kıymetler mevzuatı hükümlerine aykırılık teşkil edebilecektir. Hisseler, Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan menkul kıymetler mevzuatı uyarınca kayda alınmamıştır ve alınmayacaktır ve de belirli istisnalara tabi olarak, Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan’da arz edilmeyecek veya satılmayacaktır.

İşbu sunumun ve planlanan Halka Arz ve Borsa’da işlem görmeye ilişkin diğer bilgilerin arzı ve dağıtımı, belirli yargı alanlarında kanunen kısıtlanmış olabilir. İşbu sunumu veya burada atıfta bulunulan herhangi bir belgeyi veya bilgiyi elde eden kişiler işbu kısıtlamalardan haberdar olmalı ve bu kısıtlamaları göz önünde bulundurmalıdır. Bu kısıtlamalara uyulmaması, bahsi geçen yargı alanlarındaki menkul kıymetler kanunlarının ihlali sonucunu doğurabilir.

Önemli Not (2/2)



İşbu sunum yalnızca kendisi ile yasal olarak iletişime geçilebilecek kişiler kapsamındaki sınırlı sayıdaki davetli (“İlgili Kişi”) için yapılmış olup, bu davetlileri hedeflemektedir. Bu sunumdaki hiçbir bilgi, yatırım tavsiyesi içermemekte olup, burada yer alan herhangi bir tavsiye, yatırım amaçları, finansal durum veya belirli alıcıların belirli ihtiyaçları değerlendirmesi baz alınarak oluşturulmamıştır. İlgili Kişiler dışındaki kişiler, işbu sunum veya içeriğine dayanmamalı veya bunlara göre hareket etmemeli ve de bunları Şirket’e derhal iade etmelidir. İşbu iletişimin ilgilendirdiği herhangi bir yatırım veya yatırım faaliyeti, yalnızca İlgili Kişilere uygundur ve yalnızca İlgili Kişiler tarafından iştilgal edilebilir.

İşbu sunum “ileriye dönük ifadeler” içermektedir. Bu ifadeler “öngörmek”, “olacak”, “inanmak”, “amaçlamak”, “tahmin etmek”, “beklemek” ve benzeri terimler içermektedir. Geçmişe dönük bilgiler dışındaki, Şirket’in finansal konumu, beklentileri, büyümesi, iş stratejisi, planları ve yönetimin gelecekteki operasyonlar ile ilgili hedefleri (yeni rotalar, uçak sayısı, hazır finansman bulundurulması, müşteri teklifleri, yolcu ve faydalanma istatistikleri ve Şirket’in ürün ve hizmetleriyle ilgili hedefler de dâhil olmak üzere) de dâhil olmak üzere ancak bunlar ile sınırlı olmaksızın, ilgili tüm ifadeler ileriye dönük ifadedir. İşbu ifadeler, İzahname’de belirtilen ve Şirket’in gerçek sonuçlarının, performansının veya başarılarının, bu ileriye dönük ifadelerde belirtilen veya ima edilen sonuç, performans veya başarılarından esaslı derecede farklı olmasına sebep olacak riskler ve belirsizlikler de dahil, ancak bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla, bilinen ve bilinmeyen riskleri, belirsizlikleri ve diğer önemli faktörleri de içerir. İşbu ifadeler, Şirket’in mevcut ve ileriye dönük iş stratejilerine ve Şirket’in ileride faaliyet göstereceği iş çevresine ilişkin çok sayıda varsayıma dayanmaktadır. Bu ileriye yönelik ifadeler, yalnızca işbu sunumun yapıldığı tarihi itibarıyla dikkate alınmalıdır. Şirket, ileriye dönük ifadelerin Şirket’in gelecekteki performansına bir garanti teşkil etmediğini ve Şirket’in asıl finansal konumu, beklentileri, büyümesi, iş stratejisi, planları ve gelecek operasyonlara ilişkin yönetimin hedeflerinin, işbu sunumda yer alan ileriye dönük ifadelerde belirtilen veya açıklananlar ile esaslı olarak farklılık gösterebileceği hususunda bu sunumun muhataplarını uyarılmaktadır. Bunlara ek olarak, Şirket’in finansal konumu, beklentileri, büyümesi, iş stratejisi, planları ve yönetimin gelecekteki operasyonlar ile ilgili hedefleri, sunumda yer alan ileriye dönük ifadeler ile tutarlı dahi olsa, bu sonuçlar veya gelişmeler gelecekteki herhangi bir dönemde elde edilecek sonuçlar veya gelişmeler için bir gösterge teşkil etmez. Şirket, beklentilerinde meydana gelen değişikliklerin yansıtılması amacıyla veya sunum tarihinden itibaren gerçekleşecek bir olay veya meydana gelecek şartlar veya koşullar sebebiyle, işbu sunumda yer alan herhangi bir ileriye dönük ifadeyi inceleme veya teyit etme veya bu ifadelerle ilişkin güncellemeleri veya tadilleri kamuya açıklamayı taahhüt etmemekte olup, böyle bir yükümlülüğü açıkça reddetmektedir.

İşbu sunumun tarihi itibarıyla İzahname henüz 6362 sayılı Sermaye Piyasası Kanunu uyarınca onaylanmamıştır. İzahname veya Halka Arz, Türkiye Cumhuriyeti dışındaki herhangi bir yetkili makam tarafından onaylanmamış; bu makamlara bildirilmemiş veya bu makamlar tahtında kayda alınmamıştır (halka arz edilecek veya borsa kotuna alınacak menkul kıymetler için yayınlanacak prospektüslere ilişkin tadil edilmiş hali ile Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 4 Kasım 2003 tarih ve 2003/71/EC sayılı Direktifi çerçevesinde herhangi bir Avrupa Ekonomik Alanı üyesi ülke dahil). Halka arzın veya satışın hukuken başka hiçbir ek gereksinimin karşılanmasına gerek olmaksızın yapılabileceği bölgeler dışında, halka arz edilen paylar Türkiye Cumhuriyeti sınırları dışında halka arz edilemez veya satılamaz.

İşbu sunum, tadil edilmiş hali ile 2003/71/EC sayılı Direktifin (herhangi bir Üye Devlet’teki ilgili uygulama tedbirleri ile birlikte “Prospektüs Direktifi”) uygulandığı herhangi bir Avrupa Ekonomik Alanı Üye Devlet’inde Prospektüs Direktifi kapsamında bir Prospektüs teşkil etmez.

İş Yatırım, münhasıran Şirket ve Esas Holding A.Ş. adına hareket etmekte olup Halka Arz ile bağlantısı bulunan başka kimse adına hareket etmemektedir ve Şirket ile Esas Holding A.Ş. dışında hiç kimseye karşı ilgili müvekkillerine sundukları korumadan veya Halka Arz’a ilişkin verdiği tavsiyelerden dolayı sorumlu tutulamaz.

İşbu sunuma katılarak veya sunum sayfalarını okuyarak, yukarıda yer alan kısıtlama ve sınırlamaları kabul ettiğinizi, ve özellikle: (i) yukarıda yer verilen yasal uyarıyı okuduğunuzu ve sunumu ve içeriğini gizli tutma yükümlülüğü de dahil olmak üzere ancak bununla sınırlı olmamak kaydıyla yasal uyarının içeriğine riayet edeceğinizi, (ii) (yukarıda tanımlandığı şekliyle) İlgili Kişi olduğunuzu, (iii) Şirket’e, işine, finansal konumuna ve gelecekteki performansına ilişkin değerlendirmelerinizden yalnızca sizin sorumlu olacağınızı ve herhangi bir yatırım kararını yalnızca SPK tarafından onaylanmış İzahname’ye dayanarak yapacağınızı beyan, tekeffül ve taahhüt edersiniz.

Tanımlar



Sunumdaki bütün gelir, CASK, yakıt dışı CASK, FAVKÖK ve FAVKÖK Marj değerleri Pegasus operasyonel verileridir. Bu değerler IZair ile AirBerlin Türkiye markası altında Antalya ve Almanya'nın çeşitli şehirleri arasında yapılan split charter uçuşlarını (1 Kasım 2011'de başlamıştır) içermemektedir.

- “ASK”: Arz edilen koltuk kilometre anlamındadır ve belirli bir dönem içinde yolculara arz edilen koltukların sayısı ile bu koltukların uçtuğu kilometre sayısının çarpımı sonucu bulunan rakama eşittir;
- “ASL”: Arz edilen koltuk kilometrelerinin (ASK) kapasiteye bölünmesi yoluyla hesaplanan, kilometre cinsinden ortalama uçuş mesafesi anlamındadır;
- “Blok saat”: Bir uçağın kalktığı andan indiği ana kadar geçen süre anlamında olup taksi süresini de kapsamaktadır;
- “BYBO “: Bileşik Yıllık Büyüme Oranı
- “CASK”: Arz edilen koltuk kilometre başına gider anlamında olup, Pegasus Operasyonel Hizmet Bedeli, genel yönetim giderleri ve satış, pazarlama ve dağıtım giderlerinin toplamının arz edilen koltuk kilometreye (ASK) bölünmesi suretiyle hesaplanmaktadır;
- “CASK (yakıt hariç)”: Jet yakıtı giderleri hariç CASK değerinin arz edilen koltuk kilometreye (ASK) bölünmesi suretiyle hesaplanmaktadır;
- “Charter uçuşlar”: Tur operatörü gibi belirli bir müşteri ile bir uçağın kapasitesinin kullanılması için yapılan anlaşma çerçevesinde (normal tarifelerin dışında) gerçekleştirilen uçuşlar;
- “Doluluk oranı”: Belirli bir dönem içinde taşınan yolcu sayısının koltuk toplamına bölümüyle elde edilen orandır;
- “FAVKÖK”: Faiz, İştirak kar/zararı, Amortisman, Vergi, Faaliyet kiralaması giderleri Öncesi Kar anlamındadır;
- “Günlük konma”: Bir uçağın ortalama günlük konma sayısı anlamında olup, toplam konma sayısının, uçağın çalıştırıldığı gün sayısına bölünmesi suretiyle hesaplanır;
- “Kapasite”: Herhangi bir zamanda toplam arz edilen koltuk sayısı anlamındadır;
- “Kod paylaşımı” : İki havayolu şirketinin uçuş programlarının koordine edilerek uçuş ağlarının birleştirilmesidir;
- “Koltuk kapasitesi”: Bir uçakta taşınabilecek toplam yolcu sayısı anlamındadır;
- “Konma”: Kalkış anından bir sonraki inişine kadar bir uçağın faaliyeti anlamındadır;
- “JAR”: Joint Aviation Requirements kısaltmasıdır;
- “Noktadan noktaya uçuş”: Bir yolcuyu başlangıç noktasından itibaren aktarma yapmaksızın diğer destinasyona taşıyan uçuş anlamındadır;
- “Ortalama uçak kullanımı”: Ortalama blok saat şeklinde ölçülmektedir;
- “RASK”: Arz edilen koltuk kilometre (ASK) başına gelir anlamındadır;
- “Satın Alma Hakkı Devri”: Uçak satın alma haklarının ilk olarak bir kiralama şirketine transfer edilmesi ve ardından bu kiralama şirketi ile bir operasyonel kiralama anlaşması imzalanarak devredilen haklara istinaden kiralama şirketinin satın aldığı uçakların kiralanması anlamındadır.
- “Split charter uçuşları”: Bir tur operatörünün bir charter uçuşunda uçağın kapasitesinin tamamını taahhüt etmek yerine belirli sayıda koltuk satın almasını ve uçuşun koltuk kapasitesinin çeşitli tur operatörlerine kısmen satılmasını kapsayan bir düzenleme anlamındadır. Standart charter uçuşların aksine split charter uçuşlarda uçağın doldurulmasından tur operatörleri değil, nihai olarak havayolu taşıyıcıları sorumludur;
- “Ücretli yolcu”: Bir havayolu taşıyıcısının taşımak için ücret aldığı yolcu anlamındadır;
- “Wet lease”: Bir havayolu şirketinin (kiralayan) bir uçağı, uçak mürettebatının tamamını, bakım ve sigorta hizmetlerini (ACMI) diğer bir havayolu taşıyıcısının (kiracıya) kullanımına sunmasını ve kiracının uçağın çalıştırıldığı saatler için kiralayana ödeme yapmasını kapsayan bir düzenleme anlamındadır. Wet lease kullanımlarda kiracı yakıt, havaalanı ücretleri ve diğer harç, vergi ve benzeri giderleri karşılamakla sorumludur. Uçuş, kiracının uçuş numarası kullanılarak yapılır;
- “Yolcu başına gelir”: Herhangi bir dönemde elde edilen toplam gelirin yolcu sayısına bölünmesi suretiyle hesaplanır;
- “Zamanında kalkış”: Kalkış zamanından itibaren 15 dakika içinde uçağın kapısı kapanacak şekilde tarifeli bir uçuşun gerçekleşmesi anlamındadır.



Düşük maliyetli havayolu modelini Türkiye ile tanıştıran takım



Ali Sabancı

Yönetim Kurulu Başkanı

- Şubat 2005'ten bu yana Pegasus Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı sürdürmektedir.
- Esas Holding A.Ş. Yönetim Kurulu üyesidir.
- Esas Holding A.Ş.'ye katılmadan önce Sabancı Holding'de çalışmıştır.
- Sabancı Holding'e katılmadan önce, 1991-1997 yılları arasında Morgan Stanley & Co. ve Akbank T.A.Ş.'de görev almıştır.



Sertaç Haybat

*Genel Müdür
Yönetim Kurulu Üyesi*

- 2005'te Pegasus'un Esas Holding tarafından satın alınması sürecine danışmanlık yapmıştır.
- Türk havacılık sektöründe çalışmaya 1979 yılında başlamıştır.
- Son olarak CFO'lüğünü yaptığı Türk Hava Yolları'nda yaklaşık 15 yıl görev almıştır.
- Sun Express⁽¹⁾ yönetim kurulu üyeliğinde bulunmuştur.
- Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği Başkanlığı'nı yürütmektedir.



Serhan Ulga, CPA, CMA

*Genel Müdür Yrd. & CFO
(Mali İşler ve İK)*

- Pegasus Havayolları'na 2007 yılında katılmıştır.
- Polisan Holding'de CFO ve İcra kurulu üyeliği görevlerinde bulunmuştur.
- Avery Dennison Türkiye (önceki adıyla Paxar) ve Doğan Yayın Grubu'nda finans direktörü ve mali işler koordinatörü olarak görev yapmıştır.
- 1991-2003 yılları arasında A.B.D'de, aralarında Ernst & Young, Rockwell Automation ve Boston Scientific Corporation'ın da bulunduğu şirketlerde toplam 12 yıl boyunca bağımsız denetim, iç denetim, çeşitli mali işler ve finans görevlerinde bulunmuştur.



Güliz Öztürk

*Genel Müdür Yard.
(Satış ve Pazarlama)*

- Pegasus'a 2005'te katılan Güliz Öztürk, Satış ve Pazarlama'dan sorumludur.
- 2003-2005 yılları arasında Ciner Holding'in İK direktörlüğünü yürütmüştür.
- THY'da 1990-2003 yılları arasında, en son satıştan sorumlu başkan olmak üzere çeşitli görevlerde bulunmuştur.
- 20 yıldan fazla havacılık sektörü deneyimi bulunmaktadır



Verda Beste Taşar

Yatırımcı İlişkileri

- Pegasus Havayolları'na 2013 yılında katılmıştır.
- Doğu Otomotiv Strateji & İş Geliştirme ve Yatırımcı İlişkileri birimlerinde müdür olarak görev yapmıştır.
- Scania Bus (Proje Lideri), Meiller DOAS Industrial Investment, Krone DOAS Industrial Investment and VW Industrial Investment proje takımlarında çalışmıştır.
- Ayrıca, Reysaş Taşımacılık & Lojistik Samandora'da lojistik müdürü ve uzmanı görevlerinde bulunmuştur.

1. Türk Hava Yolları ve Lufthansa'nın ortak girişimi.

Genel Bakış



Pegasus, dünyanın en hızlı büyüyen havacılık pazarlarından biri olan Türkiye’de, düşük maliyetli network taşımacılığı modelinin öncülüğünü yapmaktadır

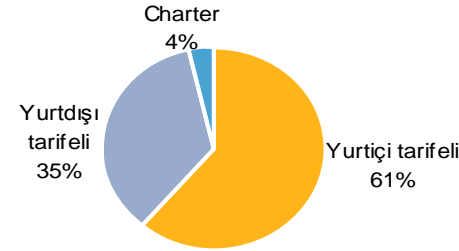
Tarihçe

- 1990 yılında charter hizmetler sunmak üzere kurulan Pegasus, 2005’te Esas Holding tarafından devralındıktan sonra, Türkiye’de düşük maliyetli network taşımacılığı modelini uygulayan ilk havayolu olmuştur.
 - Uçak seyahatini Türk halkı için “uygun fiyatlı” hale getirerek Türk havacılık endüstrisinde değişim yaratmıştır.
 - Yurtiçi tarifeli uçuşlara Kasım 2005’te başlanmış, ilk yurtdışı tarifeli uçuş ise Ocak 2006’da Kuzey Kıbrıs’ın Lefkoşa şehrine yapılmıştır.
- Pegasus, merkez üssü İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı (“SAW”) olmak üzere 4 noktadan operasyonlarını sürdürmekte, yurtdışı hatlarda toplam 28 ülkede 41, yurtiçinde ise 29 noktaya seferler düzenlemektedir.⁽¹⁾
 - 2012’de haftada ortalama 1.800 uçuş yapmaktadır.
- Filosunda 31 Aralık 2012 itibarıyla 40 uçak bulunmaktadır (ort. yaş 3,7 yıl).
 - Temmuz 2012’de 57’si A320neo, 18’i A321neo olmak üzere 75 adet kesin ve 25 adet opsiyonlu A320neo/A321neo olmak üzere toplam 100 adet Airbus uçak siparişi verilmiştir.
 - 63 adedi 2017 ve sonrasında olmak üzere teslimlerin 2015 veya 2016’da (motor seçimine bağlı olarak) başlaması ve 2022’de tamamlanması planlanmaktadır.
 - Teslim tarihindeki satın alma fiyatları ile (ödeme ve fiyat imtiyazları hariç) 12 milyar \$ değerindeki bu sipariş, verildiği tarih itibarıyla Türk sivil havacılık tarihinde tek seferde verilen en büyük uçak siparişidir.
- Merkezi İstanbul’da bulunan Pegasus’un 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla 2.045 çalışanı bulunmaktadır.
- 2012’de Şirket tarafından sağlanan gelir 1.792 milyon TL, FAVKÖK ise %21,9’luk marj ile 392 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.
- Sahiplik Yapısı:
 - Pegasus’un %96,5’lik hissesi Esas Holding A.Ş.’ye aittir.
 - Tamamı Şevket Sabancı ailesine ait olan Esas Holding; havacılık, gıda, sağlık, eğlence ve gayrimenkul sektörlerinde faaliyet göstermektedir.
 - Pegasus’un geriye kalan payları Sabancı ailesi üyelerine aittir.

1. 29 Mart 2013 itibarıyla, bilet satışları başlayan 5 yeni yurtiçi ve 2 yeni yurtdışı hattını içermektedir. Dönemlik hatlar (Zweibrücken, Manchester ve Hanover) ve kod paylaşımli hatlar (Bakü ve Bişkek) toplam uçuş sayısına dahil edilmemiştir.

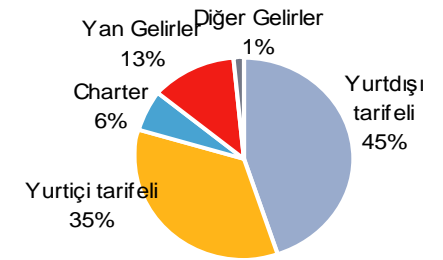
Faaliyetlerin Dağılımı (2012)

Yolcu Sayısı



13,6 milyon

Gelirler

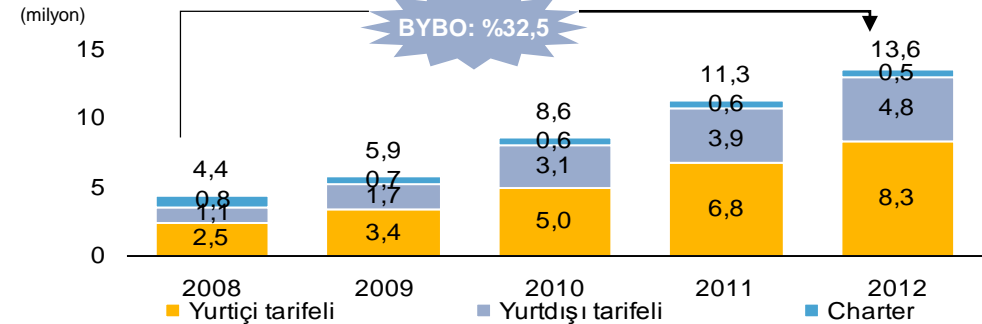


Toplam: 1.792 m

Kaynak: Pegasus

Yolcu & Uçak Sayısı

Kullanımda olan ort. uçak sayısı ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011	2012
	18,7	20,6	27,7	34,5	37,4



Kaynak: Pegasus

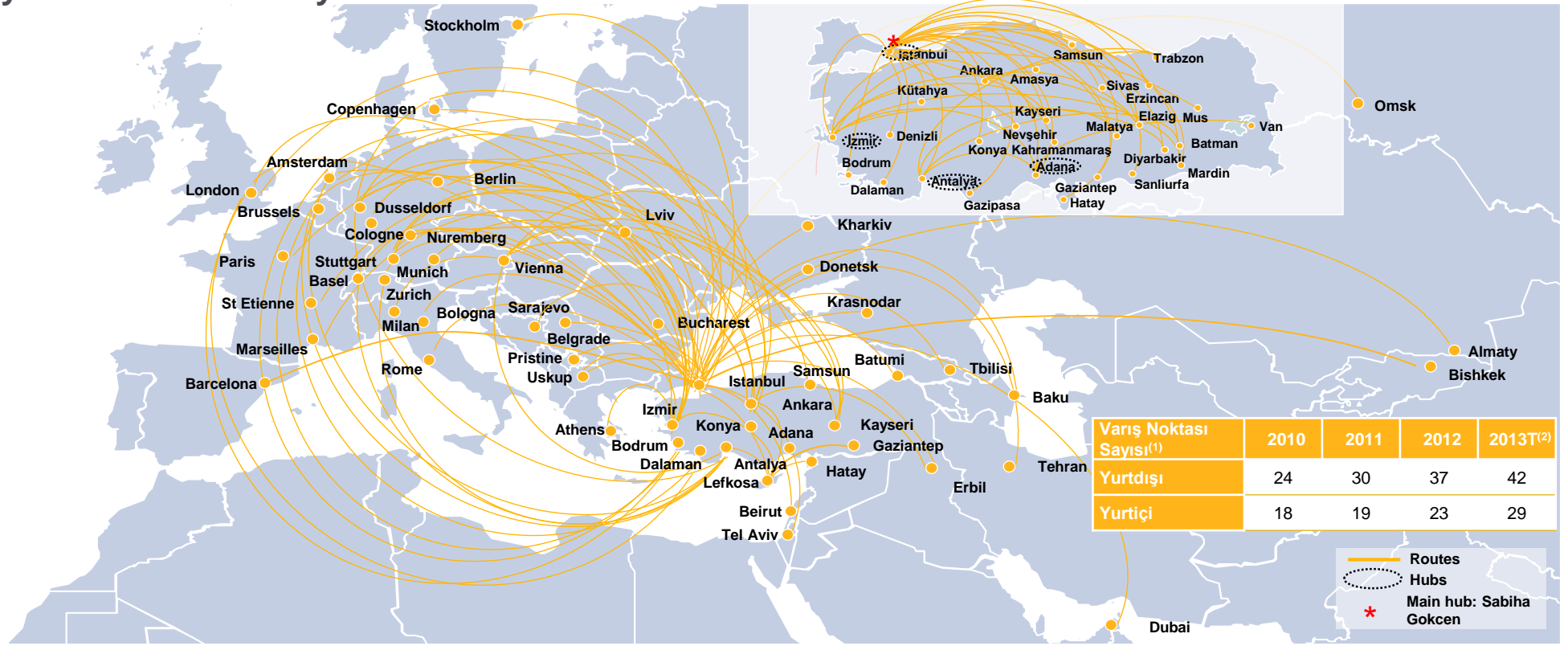
Not: Yurtdışı split charter uçuşlar, yurtdışı tarifeli uçuşlara dahil edilmiştir.

1. Kullanımda olan uçak sayısı, planlı bakım zamanı hariç ortalama uçak sayısıdır.

Hızla Büyüyen Network



Pegasus network'ü her yıl genişletmekte ve bunu sürdürülebilir kılmak için etkin bir şekilde yeni fırsatlar aramaya devam etmektedir



Pegasus'un Misyonu:

"Geleneksel havayolu taşıyıcılarının network yapısını ve düşük maliyetli havayolu taşıyıcılarının fiyat avantajlarını birleştirerek; yeni uçaklarla zamanında kalkış performansı yüksek ve daha ucuz seyahat imkanı sağlamak"

Ali Sabancı – Yönetim Kurulu Başkanı

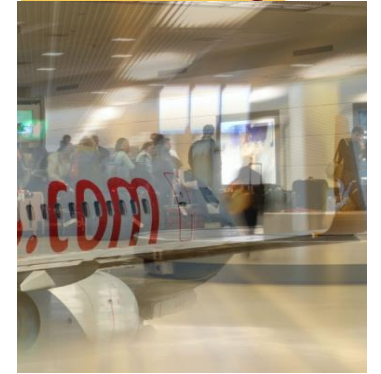
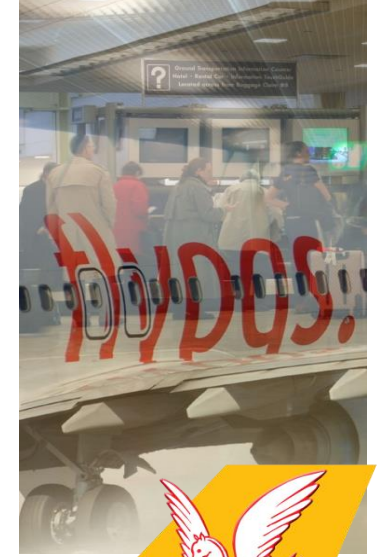
Kaynak: Pegasus

1. Dönemlik hatlar (Zweibrücken, Manchester ve Hanover) ve kod paylaşımli hatlar (Bakü ve Bişkek) toplam uçuş sayısına dahil edilmemiştir.
2. 31 Aralık 2013'te hedeflenen destinasyon sayısı gösterilmiştir.

Halka Arz Hikayesi



- 1 Hızla Büyüyen Türkiye Ekonomisi
- 2 Yapısal Olarak Cazip Havacılık Pazarı
- 3 Başarıyla Uygulanan "Özgün" Düşük Maliyetli Taşıyıcı Modeli
- 4 Yüksek Kalitede ve Güçlü Operasyonel Performans
- 5 Yurtiçi Pazarda Rakiplerden Farklı Bir Yapılanma
- 6 Geçmiş Yıllardaki Başarılı Büyüme
- 7 Gelecek Vadeden Büyüme Fırsatları
- 8 Tecrübeli Yönetim Kurulu Üyeleri Tarafından Desteklenen Deneyimli Yönetim



1 Hızla Büyüyen Türkiye Ekonomisi

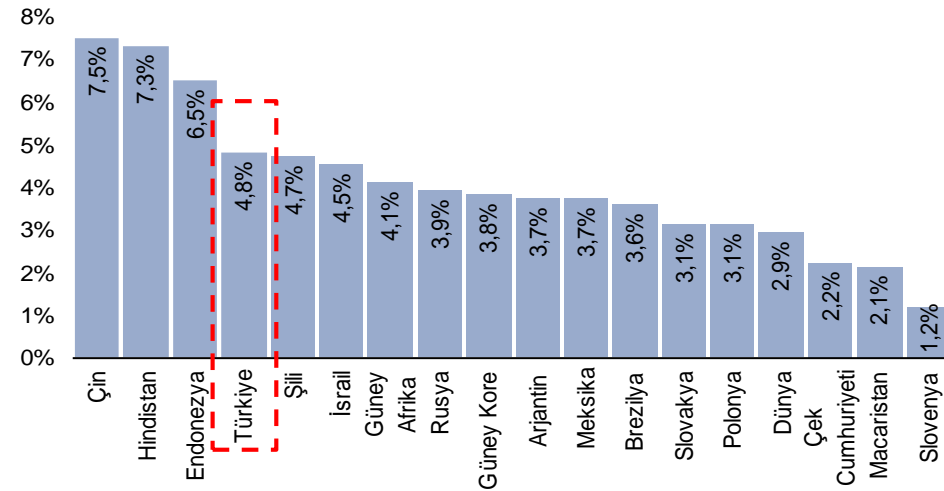


Sağlıklı büyüyen güçlü ekonomi

- Son 10 yılda yapılan yapısal ve finansal reformlarla Türkiye, etkin bir global ekonomiye dönüşmüştür.
 - Reel GSYH 2001 yılından itibaren önemli bir büyüme kaydetmiştir.⁽¹⁾
 - 2011'de 10,5 bin \$'a ulaşan kişi başı GSYH, halen önemli bir büyüme potansiyeline sahiptir.⁽²⁾
- Türkiye, dünyanın en büyük 15., Avrupa'nın ise 7. büyük ekonomisidir.⁽³⁾
 - Bölgesel merkez niteliğinde benzersiz bir coğrafi konuma sahiptir.
- 74 milyona ulaşan nüfusla Avrupa'nın en büyük 3. ülkesidir.⁽⁴⁾
 - Ortalama yaşı 29 olan genç ve hızlı büyüyen bir nüfusa sahiptir.⁽⁴⁾
- Türkiye, dünyanın en çok ziyaret edilen ülkelerindedir.⁽⁵⁾

Güçlü Büyüme Beklentisi

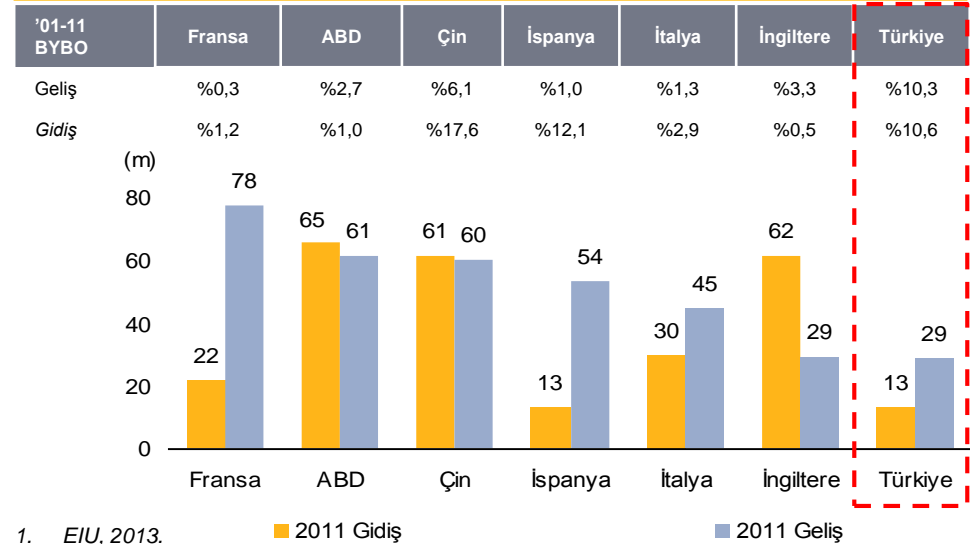
2012-2017 Reel GSYH BYBO



Kaynak: EIU, 2013.

Not: EIU turizm verilerinde varış, ikamet ettiği ülkeden başka bir ülkeye 12 ayı geçmeyecek sürede seyahat eden ve asıl amacı seyahat ettiği ülkede ticari işlem yapmak olmayan yolcu sayısı; gidiş ise, ikamet ettiği ülke dışında bir ülkeye o ülkede ticari işlem yapma harici amaçla giden toplam yolcu sayısı olarak tanımlanmıştır.

En Fazla Ziyaret Edilen Ülkeler⁽⁵⁾



1. EIU, 2013.
2. Türkiye İstatistik Kurumu. Kişi başına düşen GSYH'nin ABD dolarına dönüştürülmesinde 2011 ortalama TL/\$ kuru olan 1,6717 kullanılmıştır.
3. 2011 GSYH satın alma gücü paritesi – Dünya Bankası.
4. 2011 nüfusu – EIU; 2012T medyan yaş – CIA.
5. Gelişe göre – EIU'de yayınlanan en son veriler (Hong Kong verisi hariç).

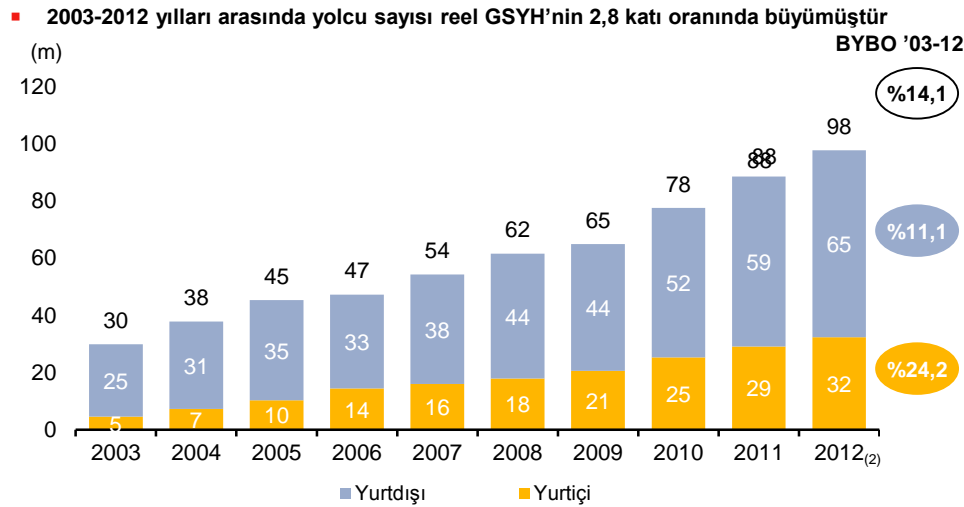
2 Yapısal Olarak Cazip Havacılık Pazarı



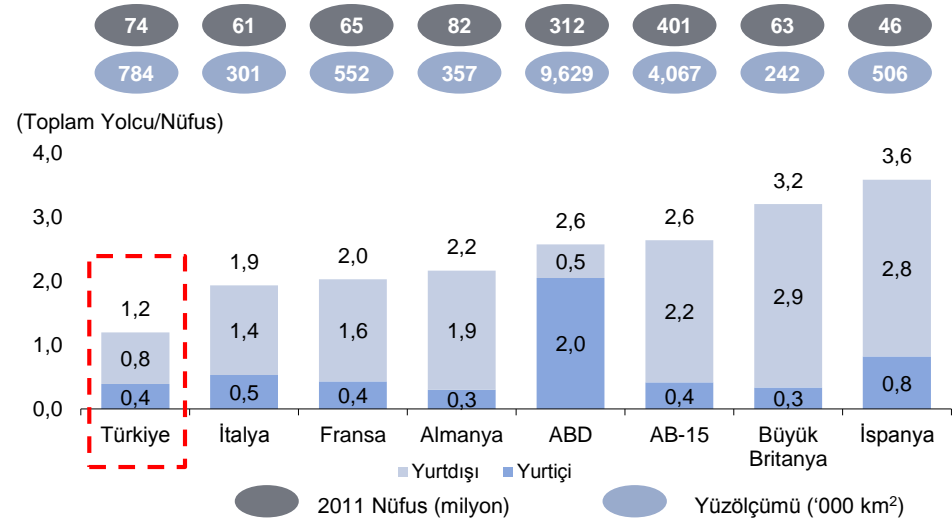
Hızla büyüyen ancak hala düşük penetrasyon oranına sahip yerel havacılık pazarı

- 2000'li yılların başlarında Türkiye sivil havacılık pazarında yapılan bir dizi değişiklik sektörün büyümesinin önünü açmıştır.
 - 2001'de Sivil Havacılık Kanunu'nda yapılan değişikliklerle yurtiçi uçuşlarda bilet fiyatı onaylama süreci kaldırılmıştır.
 - 2003'te KDV hariç vergilerin tamamı bilet fiyatından çıkartılmıştır.
- 2003 yılından itibaren yolcu sayısı hızlı bir şekilde büyümüşür (BYBO %14,1).
 - 2009'da reel GSYH'nin %5,1 gerilediği dönemde bile Türkiye'de yolcu sayısı %5,5 artış göstermiştir (yurtiçi yolcu sayısı %15,1, yurtdışı yolcu sayısı ise %1,5 artmıştır).
 - Güçlü büyümeye rağmen, kişi başı seyahat değeri baz alındığında hem yurtiçi ve hem de yurtdışı pazarlara göre penetrasyon oranları halen düşüktür.
- Türkiye'nin geniş ve dağlık coğrafyası, otoyol ve hızlı tren imkanını sınırlandırmakta ve bu da havayollarına olan ihtiyacı artırmaktadır.

Türkiye Yolcu Hacmi⁽¹⁾



Toplam Yolcu / Nüfus



Not:

- Türkiye Devlet Hava Meydanları İşletmesi ("DHMI") verileri. DHMI yurtiçi yolcu sayısını iki kere saymaktadır, yukarıdaki grafikteki sayılar bu doğrultuda düzeltilmiştir. Reel GSYH verisi EIU'dan alınmıştır.
- Geçici DHMI verileri.

Not: 2011 verisi.

- Yolcu sayısı: Türkiye – DHMI; ABD – ABD Ulaştırma İstatistikleri Bürosu, Diğer – Eurostat.
Nüfus: Türkiye, ABD – Dünya Bankası; Diğer – Eurostat.
Yüzölçümü: Birleşmiş Milletler.

Başarıyla Uygulanan "Özgün" Düşük Maliyetli Taşıyıcı Modeli



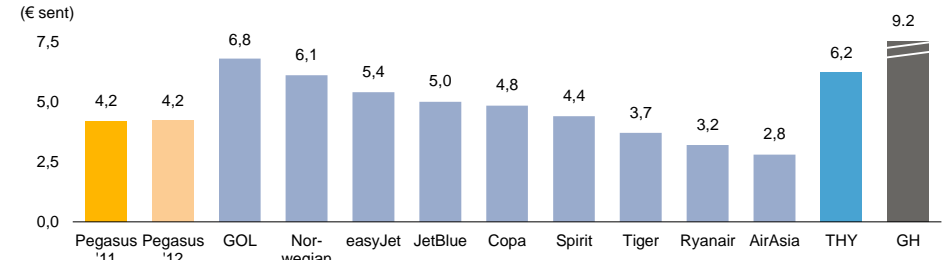
Başarısı kanıtlanmış düşük maliyetli "network" taşıyıcısı modeli

Düşük Maliyetli Taşıyıcı Modelinde Temel Prensipler

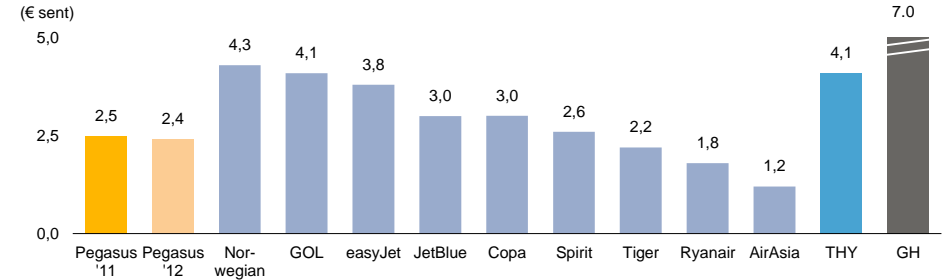
- Maliyetlere odaklanma ✓
- Düşük fiyatlar ✓
- Yüksek zamanında kalkış performansı ✓
- Modern ve düşük yakıt tüketimine sahip filo ✓
- "A la kart" ürün ve servisler sunma, yan gelirleri artırma ✓
- Kısa / orta mesafeli uçuşlar ✓
- Tek kabin sınıfı ✓
- Uçakların yüksek verimlilikle kullanımı ✓
- Uygun fiyat almak adına büyük ölçekli uçak siparişleri ✓
- Satış kanalı olarak internete odaklanma ✓

Rekabetçi Maliyet Yapısı

CASK (2011)



CASK (yakıt hariç) (2011)



Kaynak: Pegasus - Diğer şirketlerin verileri kamuya açık kaynaklardan alınmıştır.

Not: Veriler 2011 Aralık yıl sonuna göre uyarlanmıştır. 2011 yılı için ortalama döviz kurları FactSet'ten alınmıştır. Geleneksel havayolları ("GH"); Aeroflot, AF-KLM, Finnair, Lufthansa, SAS ve IAG'yi kapsamaktadır.

... bunlarla beraber "geleneksel" düşük maliyetli taşıyıcı modeli, uçulan pazarların gereksinimlerine uygun hale getirildi

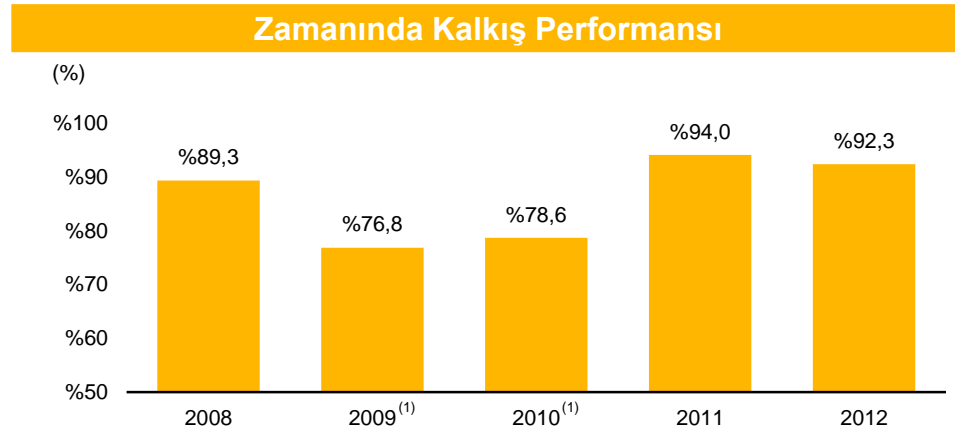
- Ana üs SAW üzerinden beslenen network ile noktadan noktaya uçuş hizmeti sunulmaktadır.
 - Bu özellik, yurtdışı hatların hacmini artırırken, yurtiçi hatların mevsimsellik faktörünü azaltmaktadır.
- Pegasus, Avrupa'nın diğer düşük maliyetli taşıyıcıları tarafından da kullanılmaya başlanan çeşitli ürün ve uygulamaların öncüsü olmuştur:
 - Koltuk seçimi, global bilet dağıtım sistemlerinin (GDS) kullanımı, kod paylaşımı
- Ürün ve süreçlerde yaratıcılığa odaklanmaya devam edilmektedir.

Yüksek Kalitede ve Güçlü Operasyonel Performans



Takip edilen temel performans göstergeleri (KPI)

- Açıklama**
- Network modeli için özellikle önemli olan yüksek “zamanında kalkış” performansı
 - Sürekli olarak artan yüksek verimlilik
 - Varlıkların verimli kullanımının geliştirilmesine verilen önem
 - Uçuş ağında ve filo büyüklüğündeki kayda değer büyümeye karşın, titizlikle yürütülen gelir yönetimi sonucu oluşan yüksek doluluk oranları

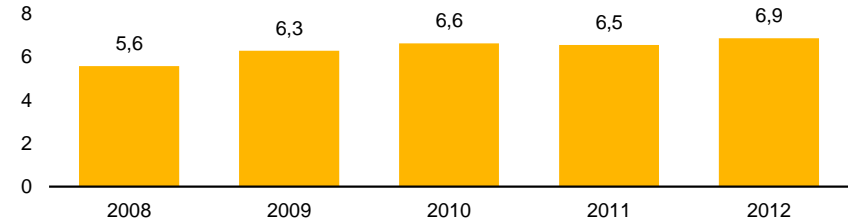


Kaynak: Pegasus

1. 2009 ve 2010 oranları Sabiha Gökçen'de yeni terminal açılması nedeniyle düşmüştür.

Günlük Konma

	2008	2009	2010	2011	2012
Ortalama Uçak Kullanımı	10,9	11,5	12,0	11,8	11,7
Ortalama Uçuş Mesafesi ⁽¹⁾	1.306	1.063	1.078	996	947

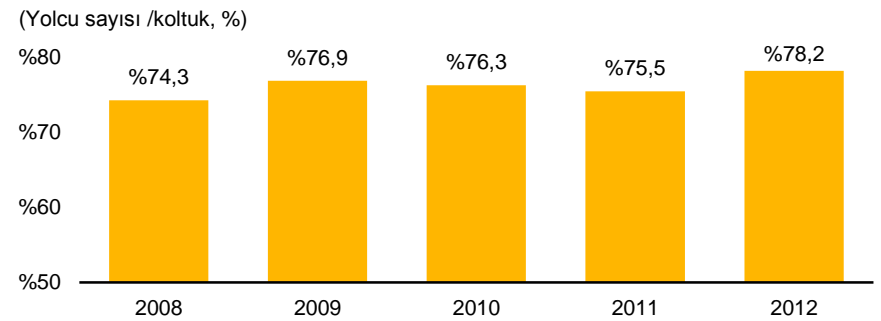


Kaynak: Pegasus

1. Uçak kullanımı blok saat/gün cinsinden hesaplanmış, ortalama uçuş mesafesi ise km cinsinden verilmiştir.

Doluluk Oranları

	2008	2009	2010	2011	2012
Yolcu sayısı / Konma	116,1	124,2	128,2	134,1	144,8
Koltuk / Konma ⁽¹⁾	156	162	168	178	185



Kaynak: Pegasus

1. Toplam koltuk kapasitesinin toplam konma sayısına bölünmesiyle bulunmuştur.

Yüksek Kalitede ve Güçlü Operasyonel Performans

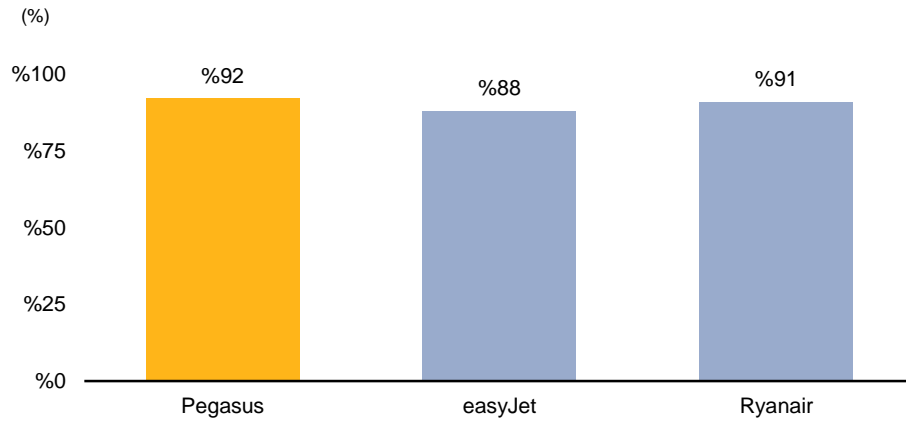


Avrupa'nın önde gelen düşük maliyetli taşıyıcılarına kıyasla performans değerleri oldukça iyi durumdadır

Açıklama

- Yüksek uçak kullanımı oranları
- 2011 ve 2012'de Ryanair ve easyJet'ten daha başarılı bir zamanında kalkış performansı
- İyileşme potansiyeline sahip yüksek doluluk oranları
 - Ryanair'in %80+ seviyelerinde olan oranına kısa/orta vadede ulaşılabilir olduğu düşünülmektedir.
 - easyJet'in oranında uçak başına ortalama koltuk sayısının daha düşük olması etkilidir.

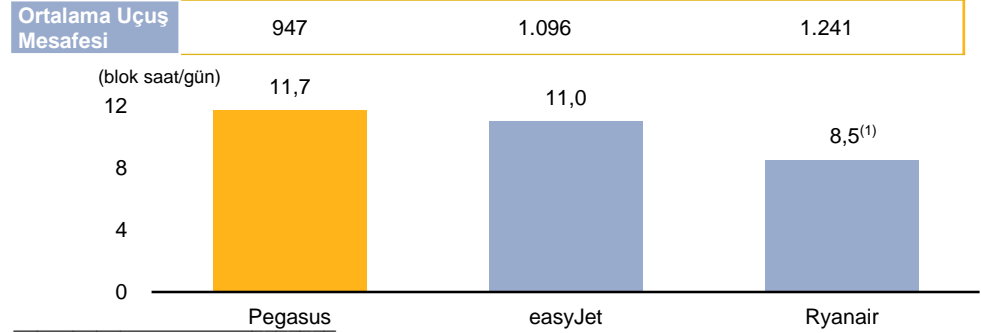
Zamanında Kalkış Performansı



Kaynak: Pegasus, easyJet ve Ryanair

Not: 2012 mali yılı verileri gösterilmektedir, easyJet mali yılı Eylül, Ryanair mali yılı ise Mart ayında tamamlanmaktadır.

Ortalama Uçak Kullanımı

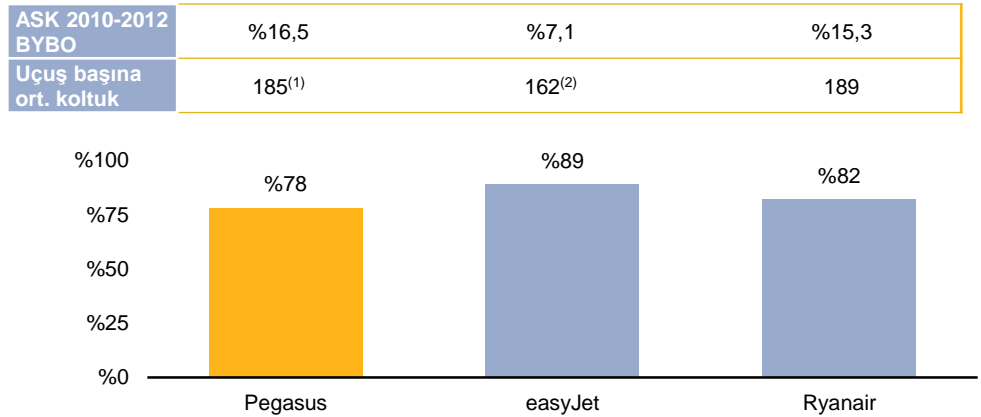


Kaynak: Pegasus, easyJet ve Ryanair

Not: 2012 mali yılı verileri gösterilmektedir. easyJet mali yılı Eylül, Ryanair mali yılı ise Mart ayında tamamlanmaktadır.

1. Uçak kullanımı, uçuş saati/gün olarak raporlanmıştır. Blok saat cinsine dönüştürülmesinde 15-20%'lik bir artışın makul bir varsayım olduğu düşünülmektedir.

Doluluk Oranları



Kaynak: Pegasus, easyJet ve Ryanair

Not: 2012 takvim yılı değerleri gösterilmektedir.

1. Toplam koltuk kapasitesinin toplam konma sayısına bölünmesiyle bulunmuştur.

2. Ağırlıklı ortalama hesaplanırken 157 adet 156 koltuklu A319 ve 56 adet 180 koltuklu A320 baz alınmıştır.

Yurtiçi Pazarda Rakiplerden Farklı Bir Yapılanma



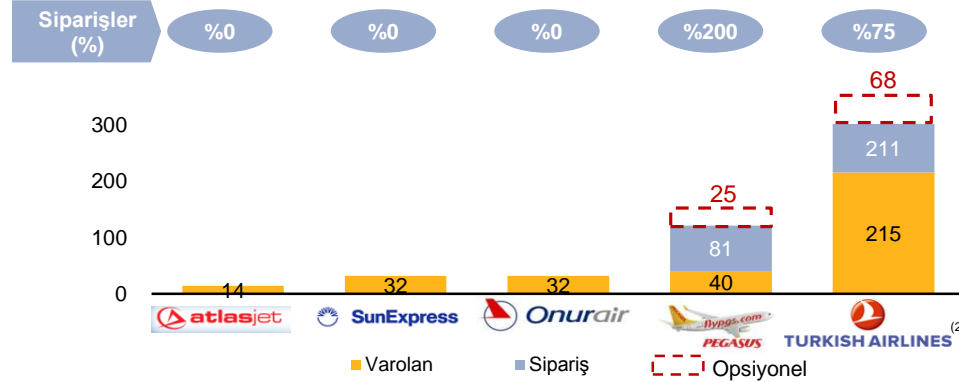
İç hat pazarının %96'sına⁽¹⁾ hizmet eden Pegasus'un yerli rakiplerine karşı yapısal ve sürdürülebilir avantajları bulunmaktadır

Açıklama

- Pegasus, THY'den önemli ölçüde farklılaşmış olup, THY'nin pazarda kendisini yeniden konumlandırması, Şirket'e büyümek için daha fazla olanak sağlamıştır.
- Pegasus, THY'ye göre önemli maliyet avantajına sahip olduğundan daha uygun bilet fiyatları sunabilmektedir.
- Atlasjet, SunExpress, Onurair ve AnadoluJet (THY'e ait) gibi yurtiçindeki diğer rakiplerin de büyüklüklerinin yetersiz kaldığı ve düşük maliyetli network taşıyıcı iş modelini tam olarak taşımadığı düşünülmektedir.

Türk Havayolu İşletmelerinin Filo Yapıları

(Mevcut ve siparişi verilmiş uçak sayıları)



	atlasjet	SunExpress	Onurair	PEGASUS	TURKISH AIRLINES
Yurtiçi hat çakışmaları	7/8	14/12	11/11	-	30/39
Yurtdışı hat çakışmaları	4/4	9/13	1/1	-	36/43

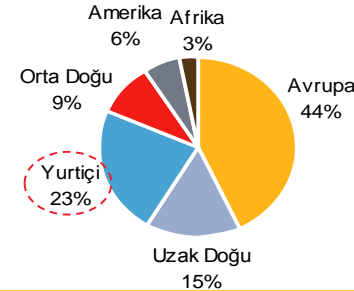
Kaynak: Pegasus (31 Aralık 2012), THY (9 Nisan 2013), TÖSHİD (29 Mart 2013 itibarıyla)

Not: Çakışan değerler sırasıyla kış ve yaz sezonları çakışmalarını göstermektedir.

- Pegasus 2012 yılında Türkiye'deki toplam yolcuların %96'sını kapsayan havaalanlarında hizmet sunmuştur.
- AnadoluJet dahildir.

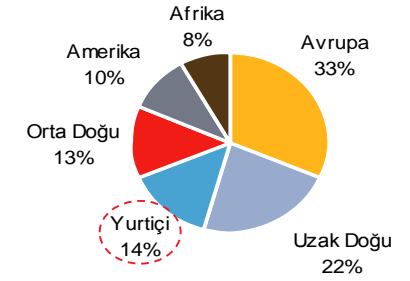
THY'nin Uzun Mesafeli Uçuşlarda Yeniden Konumlanması

2003 Gelirler



103 varış noktası (27 yurtiçi, 76 yurtdışı)

2012 Gelirler



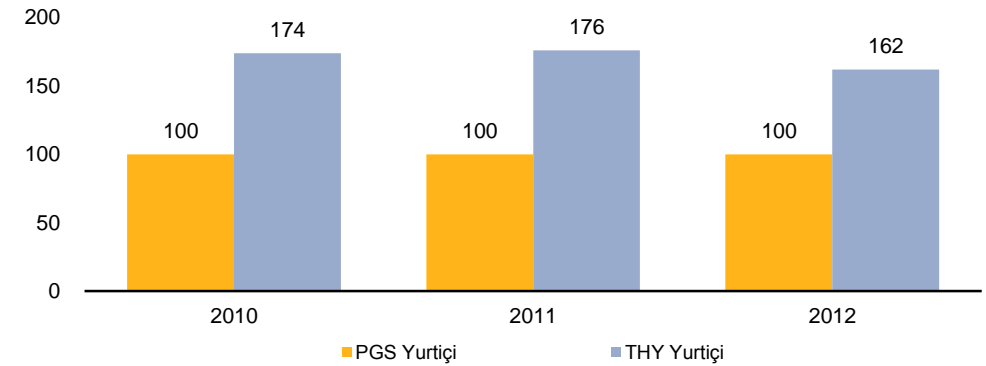
217 varış noktası (36 yurtiçi, 181 yurtdışı)

Kaynak: THY

Yurtiçi RASK Karşılaştırmaları (endekslenmiş)

- Pegasus, sürekli olarak THY'den daha ucuz bilet fiyatları sunmaktadır.

(100'e endekslenmiş)

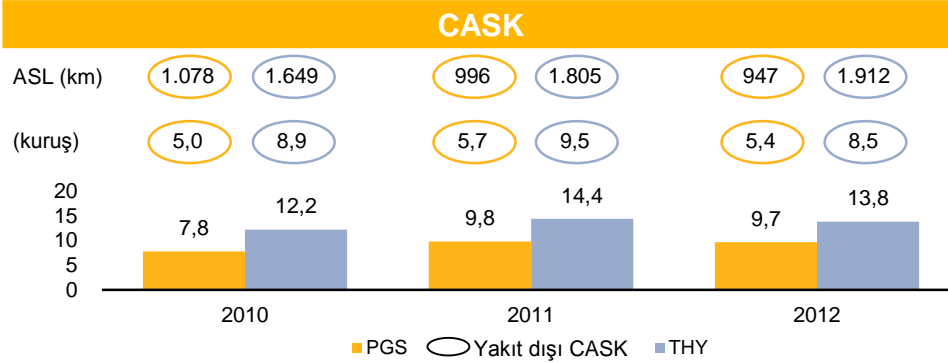


Kaynak: Pegasus, THY

Yurtiçi Pazarda Rakiplerden Farklı Bir Yapılanma



Pegasus'un iş modeli THY'den büyük ölçüde farklıdır



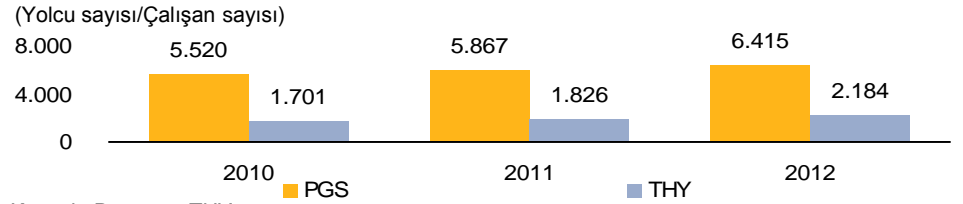
Kaynak: Pegasus, THY

Temel Operasyonel Gider Kalemleri / ASK ⁽¹⁾		
(kuruş)	PGS	THY
Personel	1,20	2,57
Yer Hizmetleri	0,68	0,91
	Çoğunlukla Taşeron	Ortak Girişimlerle Kurum İçi
Bakım	0,43	0,41
	Çoğunlukla Taşeron	Kurum İçi
Yolcu servisi ve catering	0,12	0,63
	Çoğunlukla Taşeron	Ortak Girişimlerle Kurum İçi
İniş ve navigasyon	0,87	1,10
	İkincil havalimanları kullanımı	Ana havalimanlarına odaklanma

Kaynak: Pegasus, THY. 2012 verilerinden uyarlanmıştır. THY verileri; TGS, Turkish DO & CO gibi ortak girişimleri kapsamamaktadır.

1. Değerler uçuş mesafelerine uyarlanmamıştır. PGS yolcu servisi ve catering, bu servislerden elde edilen yan geliri kapsamamaktadır.

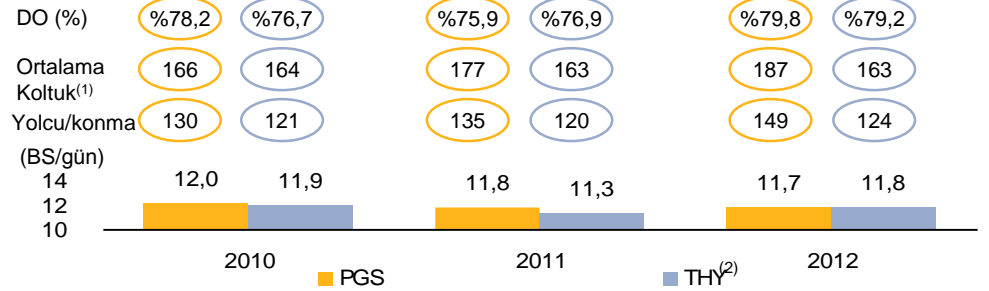
Yüksek Çalışan Verimliliği



Kaynak: Pegasus, THY

Not: Çalışan sayıları; TGS ve Turkish DO & CO gibi ortak girişimleri içermemektedir.

Yüksek Doluluk Oranları ve Verimlilik



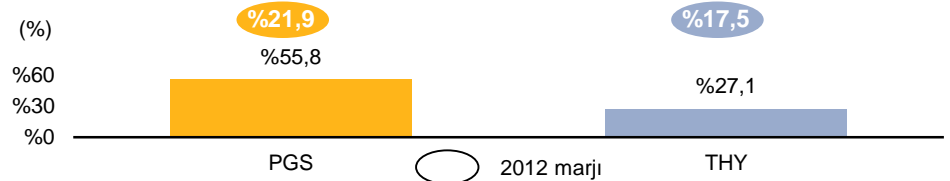
Kaynak: Pegasus, THY

Not: Yurtiçi doluluk oranı, yolcu sayısı/konma, koltuk sayısı ve ortalama uçak kullanımı gösterilmiştir. THY için ağırlıklı ortalama koltuk sayısı gösterilmiştir.

1. Değerler, toplam yurtiçi koltuk sayısının toplam yurtiçi konma sayısına bölünmesiyle bulunmuştur.

2. Ortalama uçak kullanımı, açıklanan orta mesafe uçan dar gövdeli uçakları göstermektedir.

Yüksek FAVKÖK Marjı ve FAVKÖK Büyümesi



Kaynak: Pegasus, THY

Not: FAVKÖK 2010-2012 BYBO ve 2010-2012 ortalama marj gösterilmiştir. THY'nin açıkladığı düzeltilmiş FAVÖK kullanılmıştır.

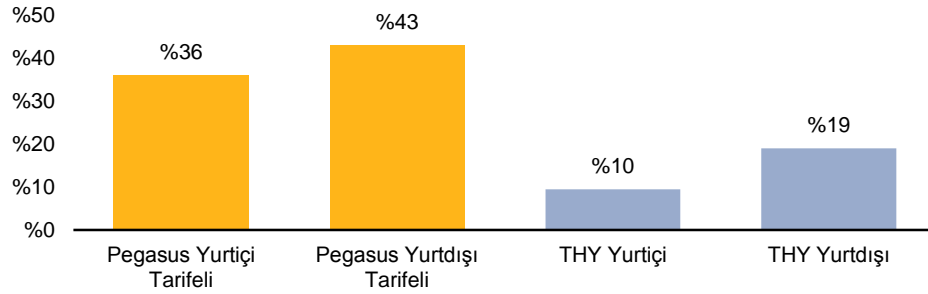
6 Geçmiş Yıllardaki Başarılı Büyüme



Pegasus'un gösterdiği güçlü büyüme, yolcu sayısını ve pazar payını önemli derecede artırmıştır

**Yolcu Sayısı Büyümesi
Pegasus-THY Karşılaştırması**

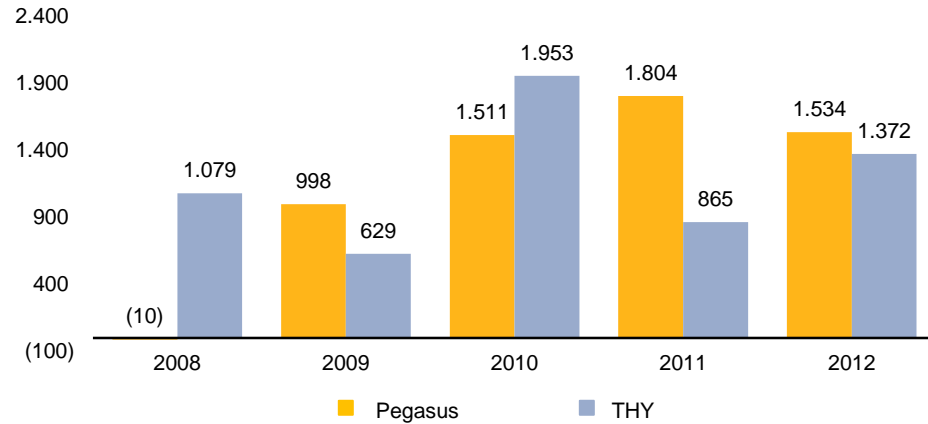
(2008 – 2012 yolcu sayısı BYBO)



Kaynak: Pegasus, THY.

**Yurtiçi Yolcu Sayısındaki Değişim
Pegasus-THY Karşılaştırması**

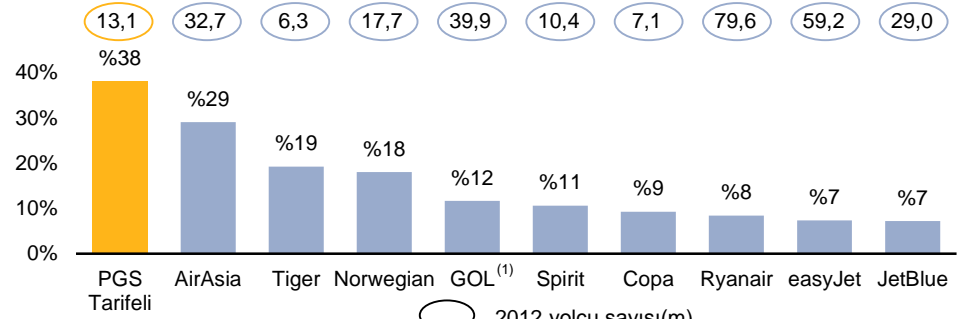
Yolcu sayısı ('000)



Kaynak: Pegasus, THY.

**Yolcu Sayısı Büyümesi
Pegasus-Yurtdışı Benzer Şirket Karşılaştırması**

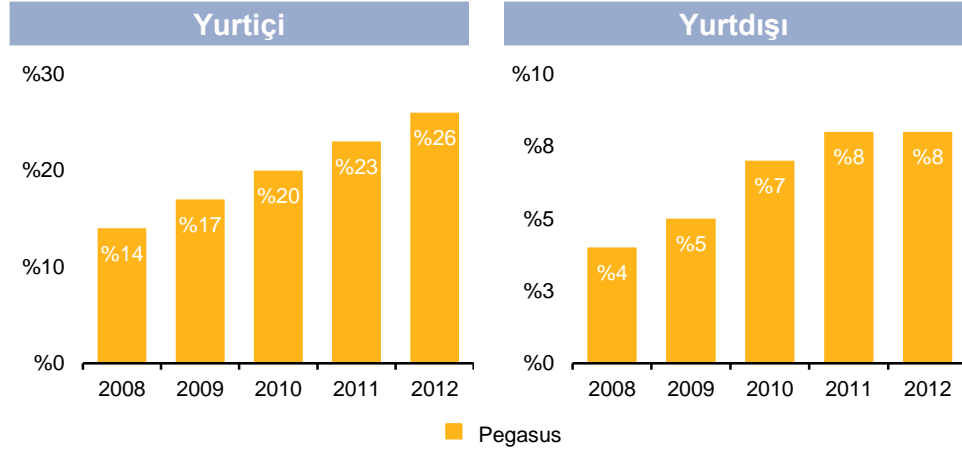
(2008 – 2012 BYBO)



Kaynak: Pegasus, diğer şirketlerin bilgileri internet sitelerinden alınmıştır.

1. GOL verileri, 30 Eylül 2012 itibarı ile geriye dönük 12 aylık dönem verisini içermektedir.

Türkiye'deki Pazar Payı Kırılımı



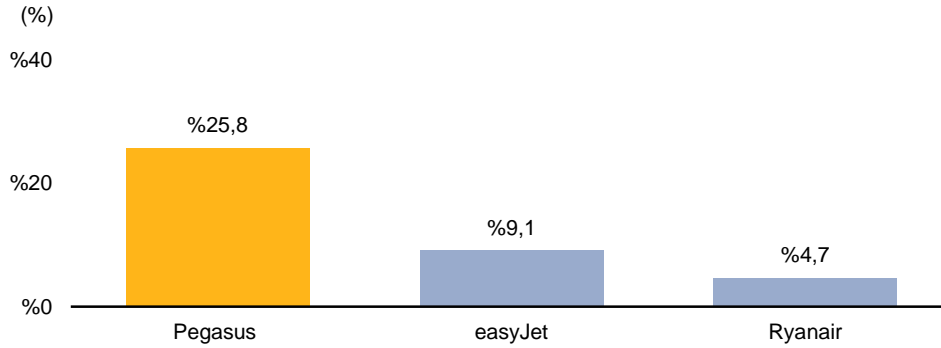
Kaynak: Pegasus.

6 Geçmiş Yıllardaki Başarılı Büyüme



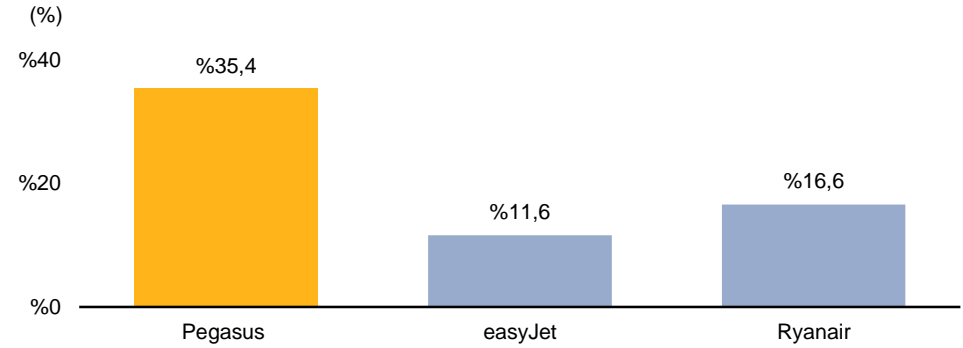
Pegasus, benzer şirketlerin gelir ve FAVKÖK⁽¹⁾ büyüme oranlarını geride bırakmış ve marjlarını önemli ölçüde yükseltmiştir

2010-2012 Yolcu Sayısı BYBO



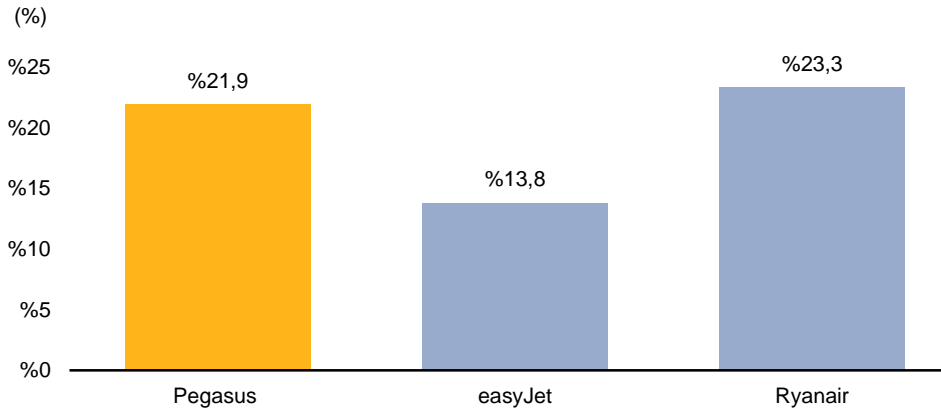
Kaynak: Pegasus, easyJet ve Ryanair
Not: Takvim yılı verileri kullanılmıştır.

2010-2012 Gelir BYBO⁽²⁾



Kaynak: Pegasus, easyJet ve Ryanair
2. 2012 mali yıl verileri kullanılmıştır. EasyJet mali yılı Eylül, Ryanair mali yılı ise Mart ayında tamamlanmaktadır. 2010 ve 2011 easyJet ve Ryanair verileri, Aralık yıl sonuna gelecek şekilde uyarlanmıştır.

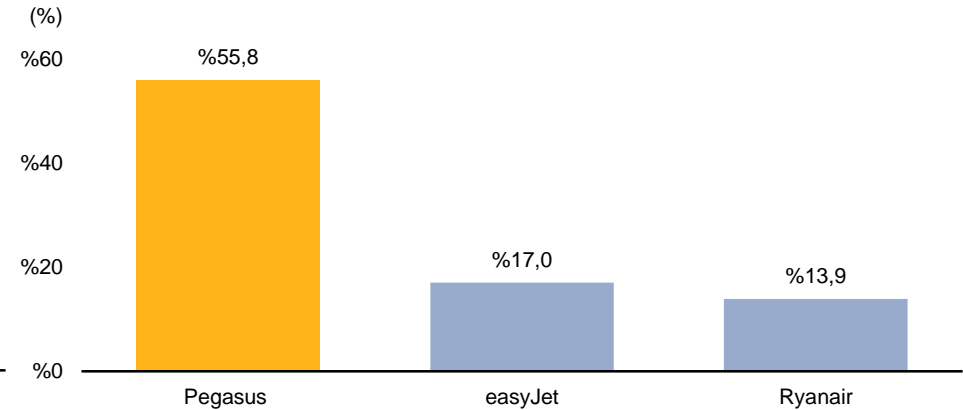
2012 FAVKÖK Marjı⁽¹⁾



Kaynak: Pegasus, easyJet ve Ryanair

1. easyJet için 2012 mali yılı verisi, Ryanair için ise 30 Eylül 2012'de sona eren 12 aylık veriler kullanılmıştır. easyJet mali yılı Eylül, Ryanair mali yılı ise Mart ayında tamamlanmaktadır.

2010 – 2012 FAVKÖK BYBO⁽³⁾



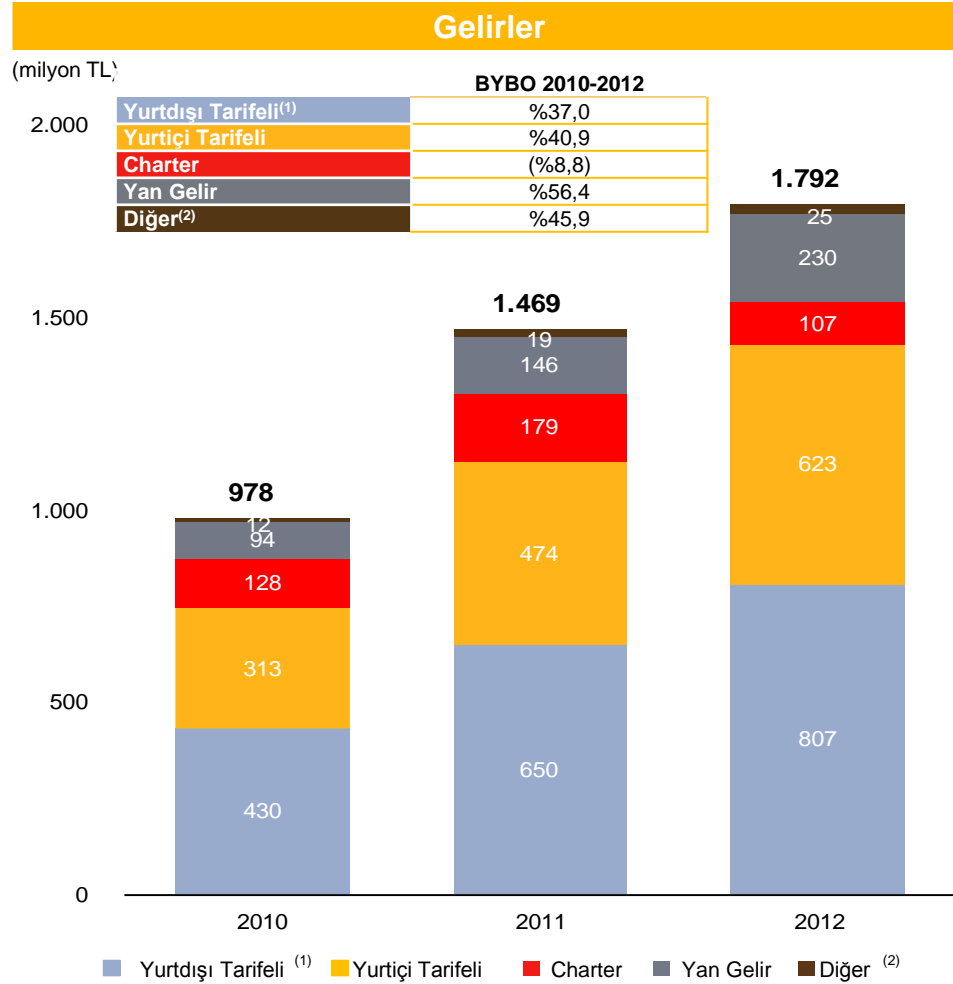
Kaynak: Pegasus, easyJet ve Ryanair

3. 2012 mali yılı verileri kullanılmıştır. easyJet mali yılı Eylül, Ryanair mali yılı ise Mart ayında tamamlanmaktadır.

6 Geçmiş Yıllardaki Başarılı Büyüme



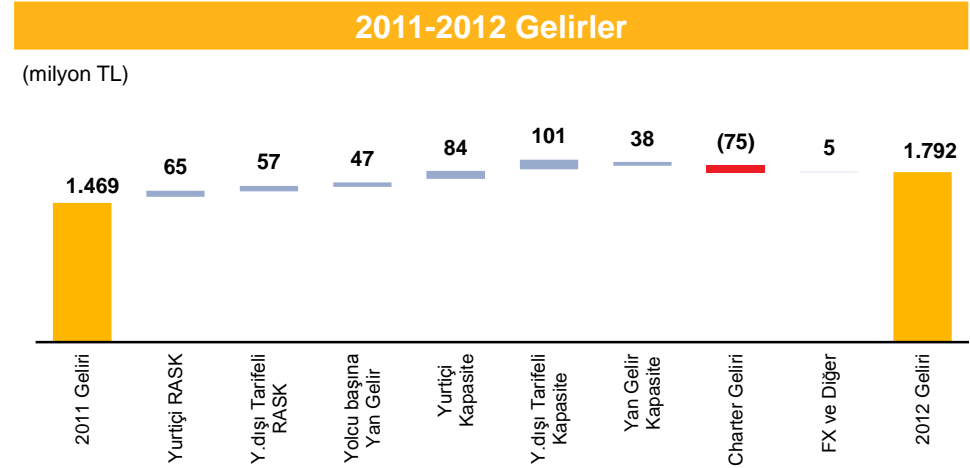
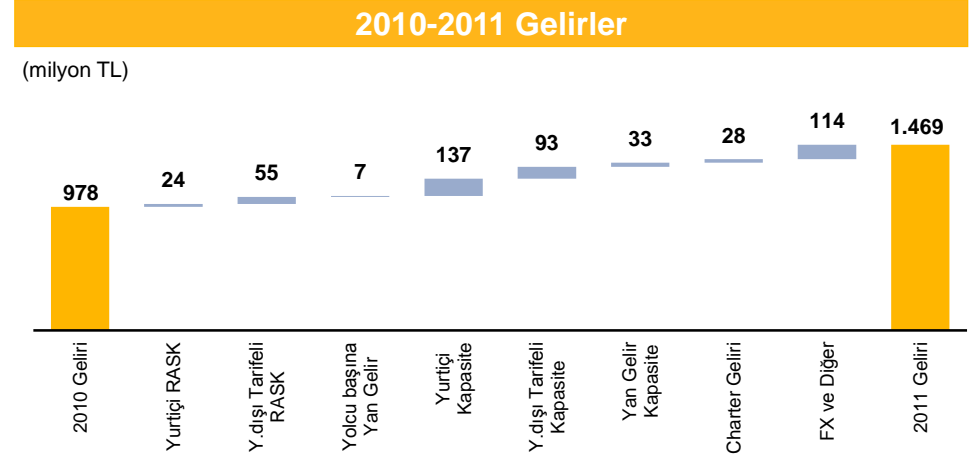
Pegasus, tarifeli uçuşlarda önemli bir büyüme kaydederken yan gelirlerini de artırmıştır



Kaynak: Pegasus

1. Split charter uçuşları dahil edilmiştir.

2. Kargo geliri ve eğitimlerden elde edilen gelirleri de içermektedir.



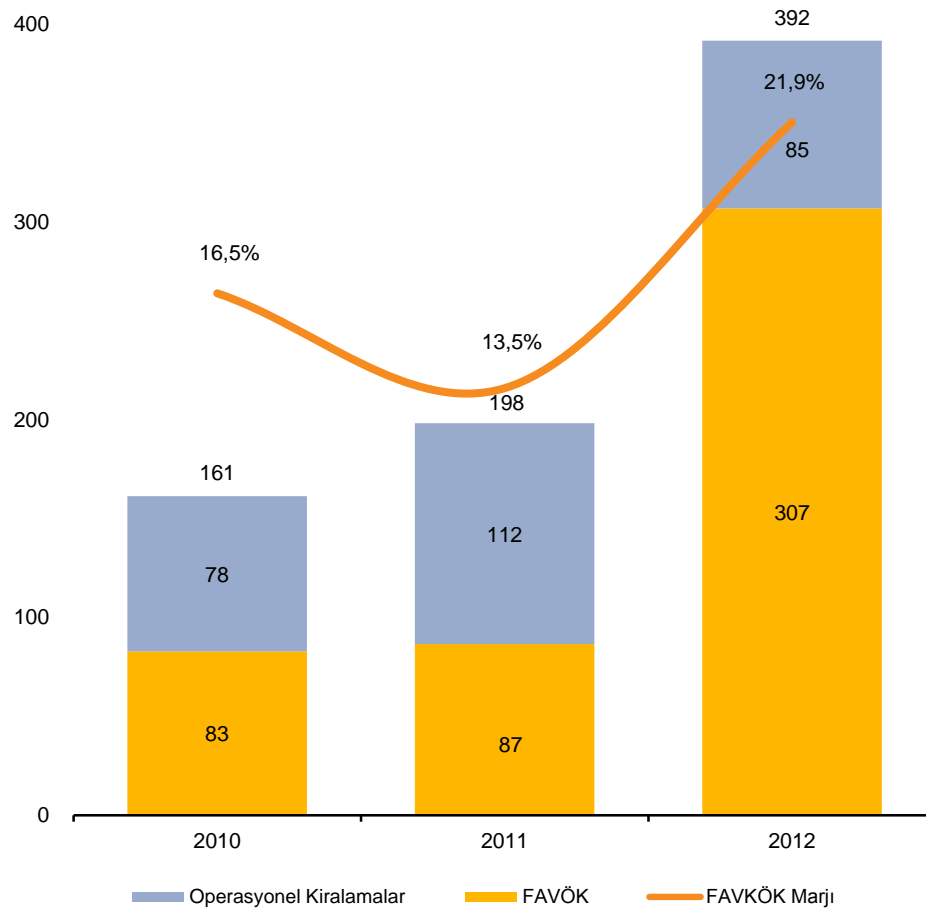
6 Geçmiş Yıllardaki Başarılı Büyüme



Güçlü karlılık

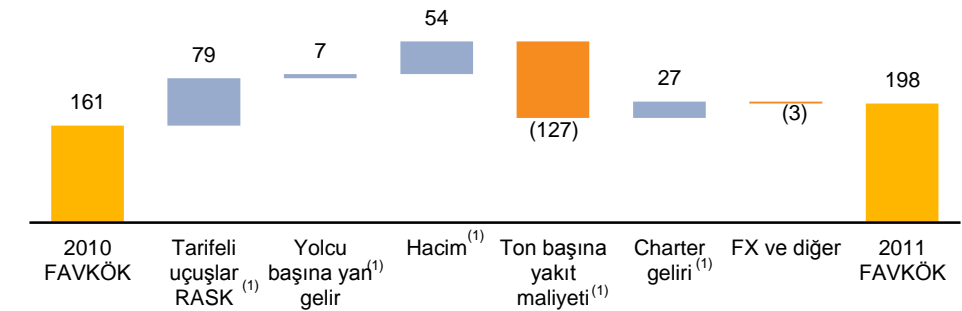
FAVKÖK ve Marj (2010-2012)

(milyon TL)



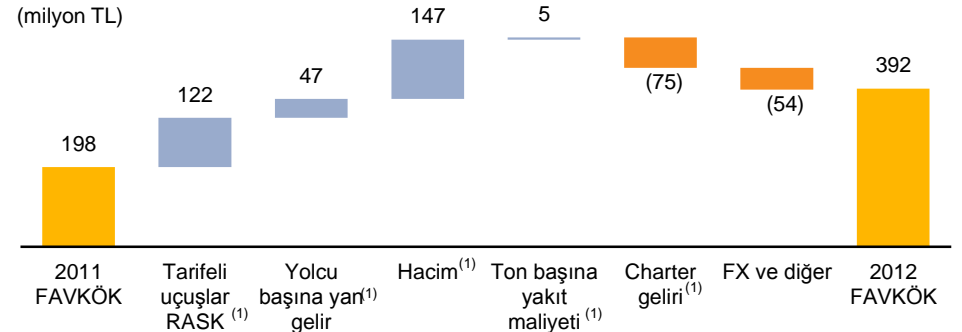
2010-2011 FAVKÖK

(milyon TL)



2011-2012 FAVKÖK

(milyon TL)



Kullanımda olan uçak sayısı ⁽²⁾	2009	2010	2011	2012
	20,6	27,7	34,5	37,4

1. Yabancı para etkisini içermemektedir.
2. Kullanımda olan ortalama uçak sayısı, planlı bakımda geçirilen gün sayısı hariç ortalama uçak sayısıdır.

Kaynak: Pegasus

6 Geçmiş Yıllardaki Başarılı Büyüme



Giderlerin devamlı kontrol altında tutulması ve bu yapının sürdürülebilir olması Şirket'in en önemli prensibidir

Operasyonel Altyapı

- "Sürekli Gelişim Takımı" - maliyet yönetimi üzerine odaklanmaktadır
- Güçlü operasyonel ve finansal raporlama ile performans takip sistem ve uygulamaları kullanılmaktadır
 - FDM ve ACMS uygulamalarıyla Teledyne kablosuz yer hattı sistemi
 - Günlük olarak her bir hat bazında operasyonel metrik detayına kadar inen gelir tablosu
- Entegre bilgi teknolojileri altyapısı oluşturulmuştur
- Başarıyla yapılandırılmış risk yönetim sistemi mevcuttur
- Pegasus, düşük maliyetli taşıyıcılar arasında dünyanın en genç filolarından birine sahiptir

Uçuş Veri İzleme Sistemi



Kaynak: Pegasus

Günlük Gelir Tablosu Sistemi

Avro	Cumartesi	Pazar	Pazartesi
Gelirler	25.03.13	26.03.13	27.03.13
Operasyonel Gelir	1.594.292	1.297.234	1.509.134
Yan Gelirler	334.242	285.651	289.854
Diğer Gelir	20.879	17.758	20.018
Toplam Gelirler	1.949.413	1.600.643	1.819.005
Yakıt	805.491	670.907	758.721
Yer Hizmetleri	104.566	88.702	96.533
Konma	50.272	42.288	48.592
Üst geçiş	115.400	98.126	115.349
Personel	16.457	14.063	15.574
Bakım	87.933	74.315	83.187
İkram	22.757	19.185	22.123
Komisyon	10.846	10.611	9.679
Diğer	39.427	33.538	34.185
Toplam Giderler	1.253.149	1.051.736	1.183.943
Toplam Genel Yön. ve Amort. Gideri	614.831	614.831	614.831
Yolcu başına gelir (vergi hariç)	40,16	38,03	41,80
Yolcu sayısı	39.701	34.115	36.101
Doluluk %	81%	82%	81%
Koltuk sayısı	48.762	41.769	44.415
Konma	259	221	237
Yolcu başına yan gelir	8,4	8,4	8,0
Koltuk başına toplam gelir	40,0	38,3	41,0
Koltuk başına toplam gider	38,3	39,9	40,5
ASK	43.530.858	36.937.026	42.045.507

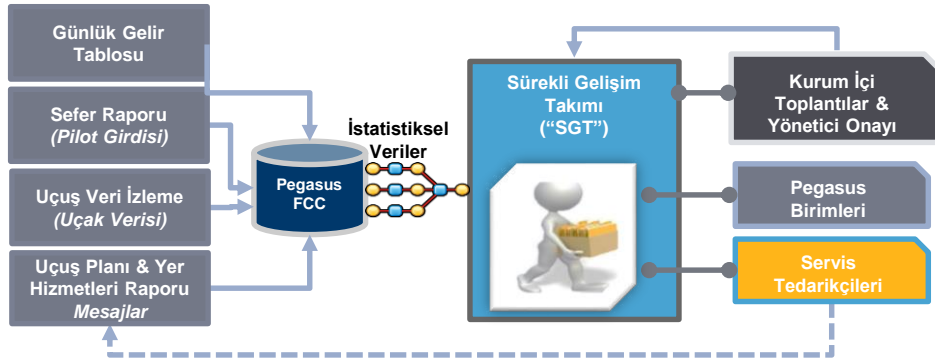
Kaynak: Pegasus

6 Geçmiş Yıllardaki Başarılı Büyüme

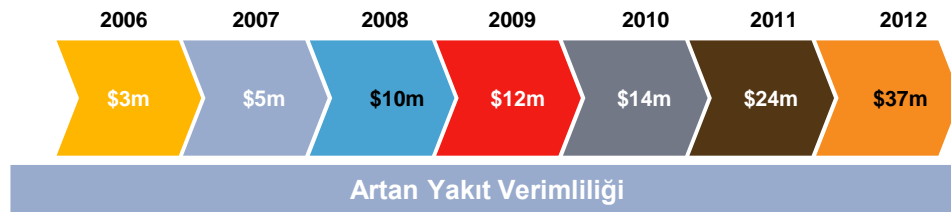


Yönetim Kurulu ve “C” seviye yönetim tarafından desteklenen Sürekli Gelişim Takımı, kurum içindeki maliyet farkındalığının artmasını ve “geleneksel” uygulamaların dışına çıkarak düzenli maliyet tasarrufları gerçekleştirilmesini sağlamaktadır

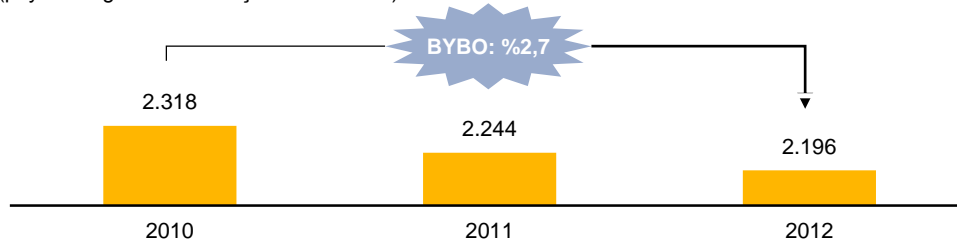
Sürekli Gelişim Takımı Nasıl Çalışır?



SGT Projelerinin Yönetim Tahminlerine Göre Getirisi



(payload'a göre düzeltilmiş ton / blok saat)



Kaynak: Bu sayfadaki değerler Pegasus'un kendi tahminleri olup, ölçülebilir tasarruf uygulamalarının kümülatif etkisini göstermektedir.

1. Kullanılan €/TL döviz kuru 2,3061'dir.

Örnek Projeler

	Uygulama	'12 Finansal Etkisi (\$m)
Uçuş Prosedürleri	Yüksek uçuş irtifası	\$6,8
	Optimum motor devrinde kalkış	\$4,3
	Sadece yerde APU kullanımı	\$4,4
	İki yerine bir alternatif havalimanı	\$1,9
	Blok saat/konma'nın minimizasyonu	\$1,7
	Uçuş planı yazılımı değişimi (tankering stratejisi, vs.)	\$0,7
	İniş esnasında kalan yakıt miktarının optimizasyonu	\$0,7
	Ters itiş rolantisi	\$0,4
	Diğer	\$2,4
	Ağırlık Azaltımı	Merdivenlerin uçaklardan çıkarılması
Mutfaktaki fırın sayısının azaltılması		\$0,3
Düşük ağırlıklı halı ve servis arabası kullanımı		\$0,3
Taşınan su miktarının optimizasyonu ve dergi ağırlığının azaltılması		\$0,1
Diğer		\$0,8
Teknik	Karbon frenler (metal frenler yerine karbon fren kullanımı –daha düşük ağırlık ve bakım maliyeti)	\$2,3
	Motor yıkaması	\$1,8
Diğer	Ekip planlama verimliliğinin artırılması	\$3,0 ⁽¹⁾
	Maks. uçuş ağırlığı seviyesini azaltma (düşük üst geçiş ve iniş giderleri)	\$2,4
	İdeal MAC (daha az yakıt kullanımı için)	\$1,6
	SAW'da köprüden alınan elektrik fiyatı üzerinden yapılan indirim (50% kesinti)	\$0,5
	Toplam	\$37,3

1. 2012 yılı ortalama €/€ kuru olan 1,2849 kullanılmıştır.

6 Geçmiş Yıllardaki Başarılı Büyüme



Disiplinli finansal yönetim

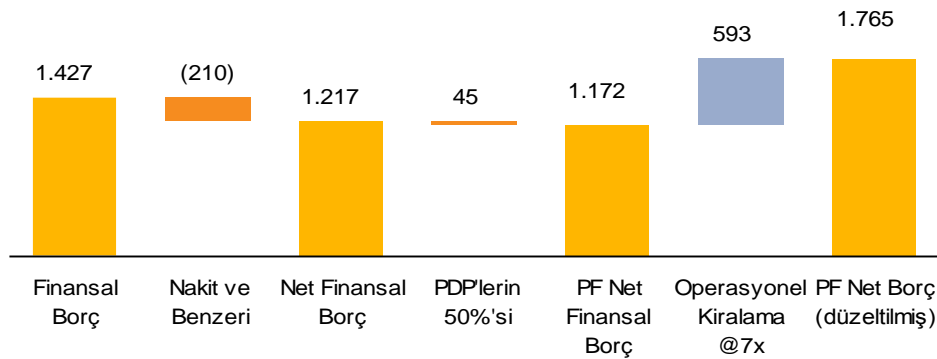
Notlar

- Pegasus'un bilançosu uçak teslim alımlarıyla birlikte 2010-2012 yılları arasında hızlı bir büyüme göstermiştir.
- 2012⁽¹⁾ yılında elde edilen kar ve etkin sermaye yönetimi sonucunda yüksek bir ROE'ye (~49%) ulaşılmıştır.
- 2012 yılında düzeltilmiş net borç/FAVKÖK oranı önemli ölçüde gerilemiştir.
- 31 Aralık 2012 itibariyle, Şirket'in 395.013.764 TL'lik borçlanma kapasitesi bulunmaktadır.

(1) Ortalama özkaynak değeri üzerinden hesaplanmıştır: 2012 net kar 126,3 milyon TL, 2011 ve 2012 özkaynak değerleri sırasıyla 188,8 milyon TL ve 327,3 milyon TL'dir.

Düzeltilmiş Net Borç (31 Aralık 2012)

(milyon TL)



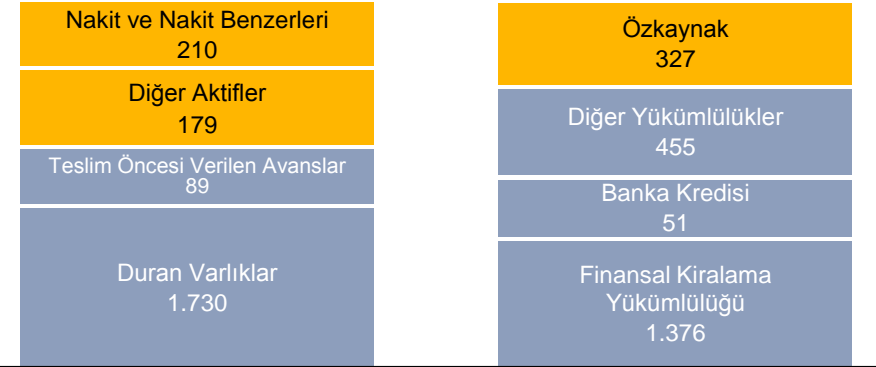
Kaynak: Pegasus

Bilanço Yapısı (31 Aralık 2012)

(milyon TL)

2.209

2.209

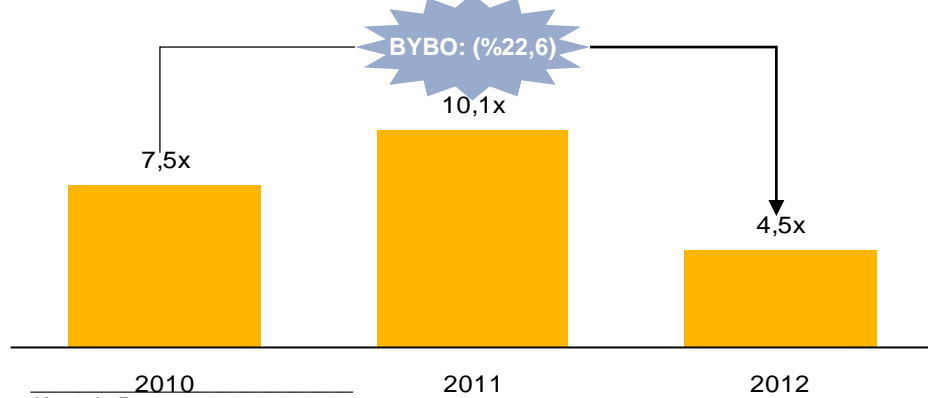


Varlıklar

Özkaynak & Yükümlülükler

Kaynak: Pegasus

Düzeltilmiş Net Borç/FAVKÖK⁽¹⁾



Kaynak: Pegasus

1. Düzeltilmiş net borç/FAVKÖK oranı, düzeltilmiş net borcun FAVKÖK'e bölünmesiyle bulunmuştur. Düzeltilmiş net borç, finansal borçtan nakit ve benzeri değerlerin ve PDP'lerin 50%'sinin çıkarılması ve operasyonel kiralama için 7 katı üzerinden aktifleştirilerek eklenmesi ile bulunmuştur.

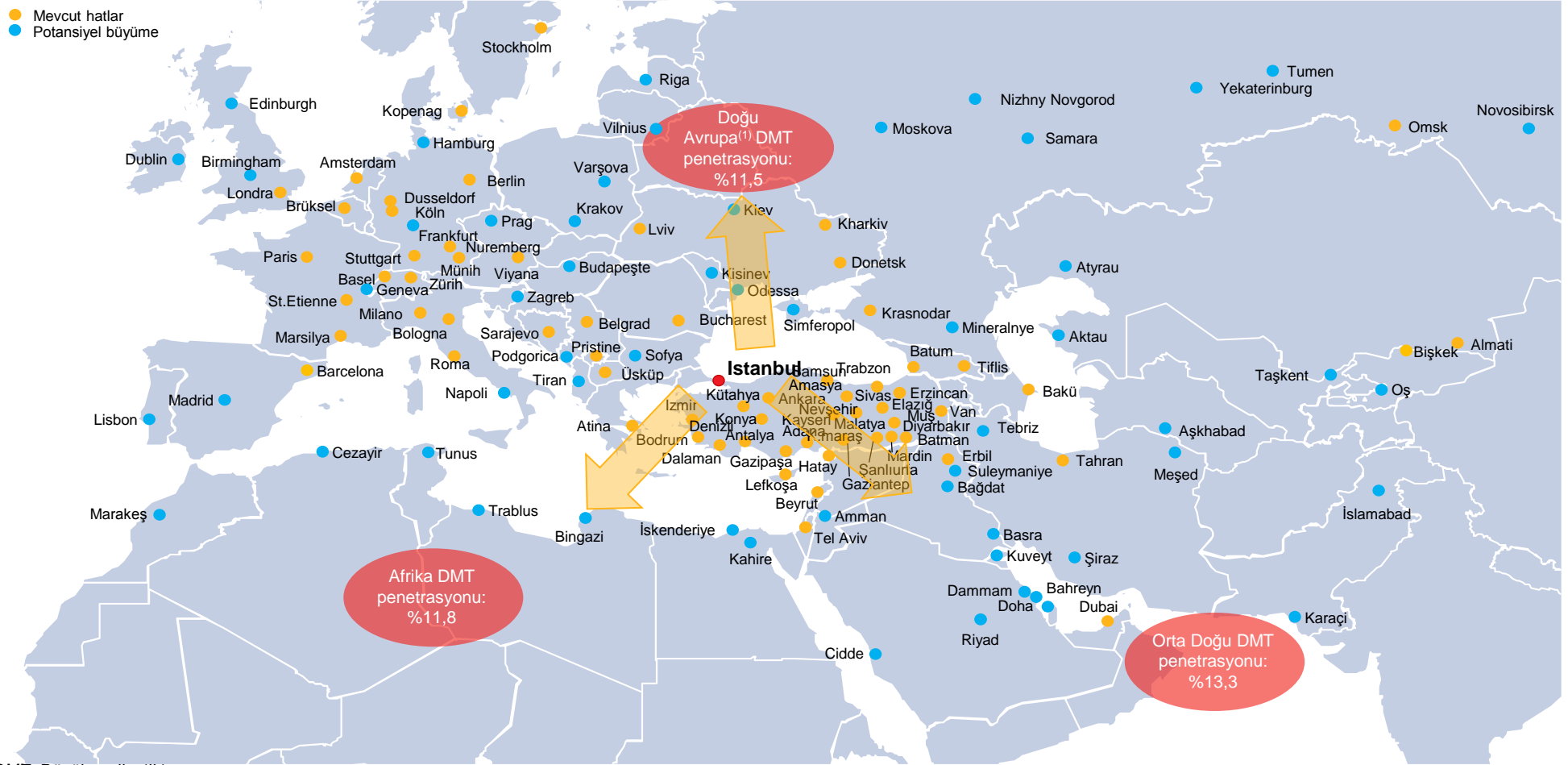
7 Gelecek Vadeden Büyüme Fırsatları



Pegasus, uçuş network'ünü genişleterek ve mevcut hatlardaki uçuş sıklığını artırarak daha fazla talep yaratmayı hedeflemektedir.

- Düşük maliyetli taşımacılık penetrasyonu ve uçuş oranı düşük ülkelere odaklanarak büyüme planlanmaktadır.

- Mevcut hatlar
- Potansiyel büyüme



DMT: Düşük maliyetli taşıyıcı

Kaynak: Pegasus. DMT penetrasyon oranları "CAPA- Havacılık Merkezi"nden alınmıştır ve toplam koltuk kapasitesi içindeki DMT payı olarak tanımlanmıştır.

Note: Dönemlik hatlar (Zweibrücken, Manchester ve Hanover) ve kod paylaşımli hatlar (Bakü ve Bişkek) toplam uçuş sayısına dahil edilmemiştir.

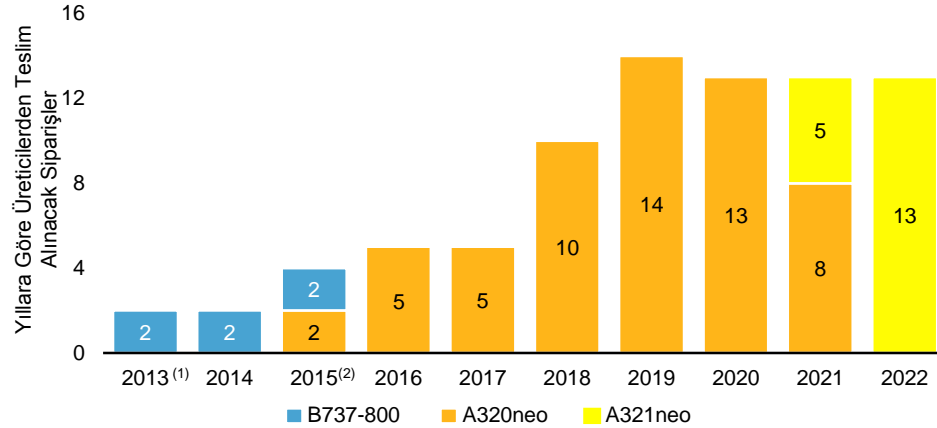
1. Rusya harici ülkeler.

7 Gelecek Vadeden Büyüme Fırsatları



Büyüme, Şirket'e finansal ve operasyonel esneklik sağlayacak "yeni nesil" uçak siparişleriyle desteklenmektedir

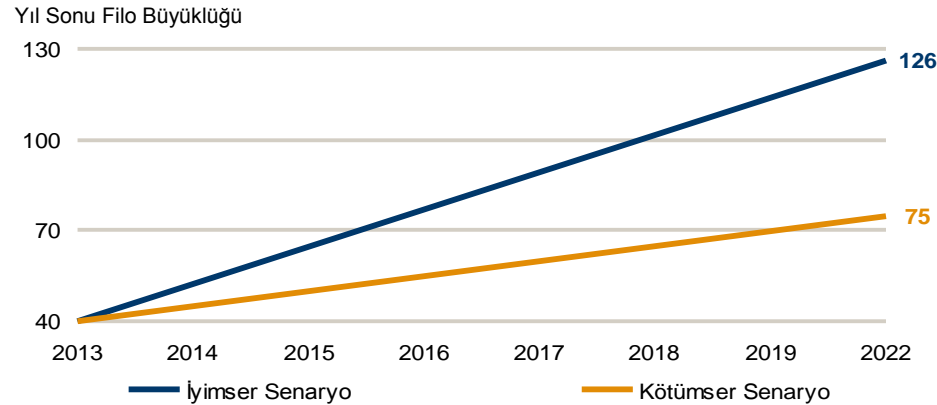
Filo Yenileme/Büyüme Sürekli Büyümeyi Desteklemektedir



Kaynak: Pegasus.

- 31 Aralık 2012'de teslimatı yapılan bir adet yeni Boeing 737-800NG uçağını içermektedir.
- Airbus uçak teslimatlarının 2015'te başlayacağı varsayılmıştır.

Filo Büyüme Senaryoları



Kaynak: Pegasus

Filo Teslimat Takvimi Şirket Büyümesinde Süreklilik Sağlamaktadır

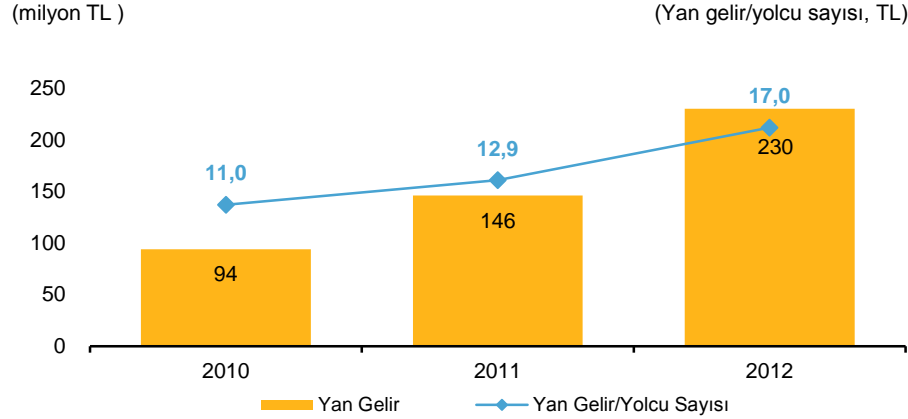
- Pegasus, özellikle 38 adet B737-800 ile birlikte Türkiye'nin en genç ve modern filolarından birine sahiptir (31 Aralık 2012 itibarıyla).
- 75'i kesin, 25'i opsiyonlu olmak üzere 100 adet A320/321neo Airbus siparişi verilmiştir. Siparişin yapısı gelecek için Pegasus'a esneklik sağlamaktadır.
- Yeni A320/321neo tipi uçakların, operasyonel maliyetleri azaltacağı öngörülmektedir.
- Pegasus, genç, modern ve verimliliği yüksek uçaklarla yalın filo yapısını korumayı hedeflemektedir.
- Mevcut B737-800 tipi uçaklar ve teslim alınacak yeni A320/321neo tipi uçaklar ile Şirket gelecekteki büyüme hedeflerini yakalamayı amaçlamaktadır.

7 Gelecek Vadeden Büyüme Fırsatları



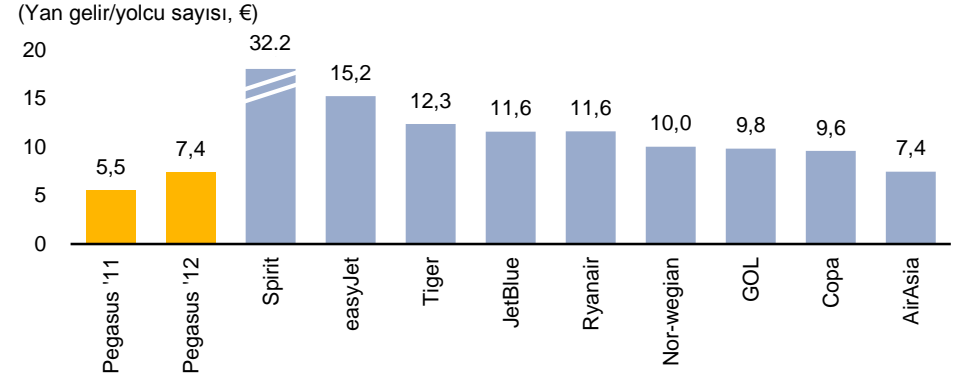
Yan gelirler ve internet üzerinden yapılan satışlarda önemli bir büyüme potansiyeli vardır

Yan Gelirler Gelişimi



Kaynak: Pegasus

Yan Gelir Büyüme Potansiyeli⁽¹⁾



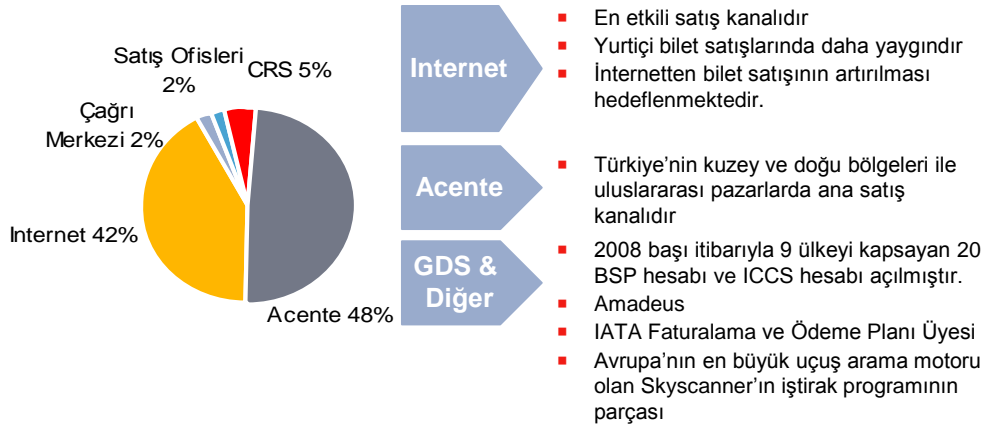
Kaynak: Pegasus. Diğer şirketler için şirket bilgileri kullanılmıştır.

Note: Finansal veriler 2011 Aralık yılına uyarlanmış ve 2011 ortalama döviz kurlarından çevrilmiştir.

Yan gelirin genel bir tanımı olmadığı için Pegasus ve diğer firmalar bu alanda karşılaştırılmayabilirler. easyJet için 2011 mali yılı verileri gösterilmiştir (Eylül ayıyla biten yıl). PGS 2011 ve 2012 değerleri için €/TL 2,3349 ve 2,3061 kullanılmıştır.

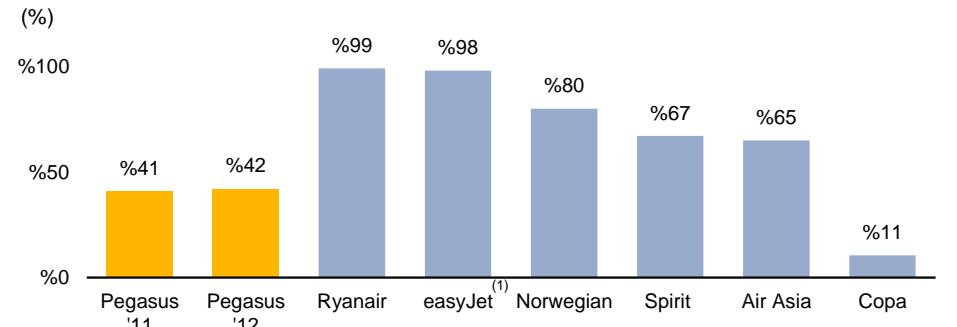
1. Veriler uçuş uzunluğuna göre düzeltilmemiştir.

Kanallara Göre Satışlar – 2012



Kaynak: Pegasus

İnternet Satışlarının Toplam Satışlara Oranı



Kaynak: Pegasus, diğer şirketler için şirket bilgileri kullanılmıştır.

Not: Benzer şirketler için en güncel veriler gösterilmiştir. JetBlue, Tiger ve GOL verileri açıklanmamıştır.

1. İnternet satışlarının yüzdesel oranında 2007 itibarıyla yayınlanan veriler kullanılmıştır. 2007'de easyJet GDS satışlarına başlamış ve sonrasında internet satışlarını açıklamamıştır.

Tecrübeli Yönetim Kurulu Üyeleri Tarafından Desteklenen Deneyimli Yönetim



Pegasus, kaliteli bir yönetim takımına ve havayolu sektörünün tecrübeli isimlerini barındıran bir yönetim kuruluna sahiptir

Yönetim Kurulu Üyeleri

Kurumsal Yönetim Öncelikleri



Başkan
Ali Sabancı

- ESAS Holding, TUSİAD, ISO, DEİK ve TABA yönetim kurulu üyesi



Başkan Yard.
Çağatay Özdoğru

- ESAS Holding, Medline, Promed ve Medair yönetim kurulu üyesi
- Global One Coordination'da Orta & Doğu Avrupa, BDT, Ortadoğu ve Afrika ülkelerinden sorumlu eski Genel Müdür Yardımcısı



Üye
Sertaç Haybat

- Sun Express yönetim kurulu eski üyesi ve THY eski CFO'su



Üye
Raymond Douglas Webster

- EasyJet eski CEO'su ve Yeni Zelanda Havayolları stratejik planlama departmanı eski müdürü
- Havayolu sektöründe 27 yıllık deneyim



Üye
Conor McCarthy

- Dublin Aerospace yönetim kurulu başkanı, AirAsia kurucu ortağı ve Ryanair eski operasyonlar direktörü
- Havayolu sektöründe 23 yıllık deneyim



Üye
Cem Kozlu

- 1996'dan beri Coca-Cola'da Orta Avrupa, Orta Doğu ve Avrasya'dan sorumlu başkanlığı da olmak üzere çeşitli görevlerde bulunmuştur.
- THY eski CEO ve YK Başkanı (1988-1991) ve eski YK Başkanı (1997-2003)
- 1991-1995 yılları arasında TBMM'de milletvekili olarak görev yapmıştır.



Üye
Emre Berkin

- Microsoft Türkiye'nin kurucu CEO'su
- Microsoft'ta 13 yıllık deneyim



Üye
Mehmet Sağıroğlu

- Türkiye'de çeşitli kurum ve kuruluşlarında 35 yılı aşkın deneyim
- Global Menkul ve TSKB gibi Türkiye'nin önde gelen finans kuruluşlarında yatırım bankacılığı ve kurumsal finansman birimlerinin eski yöneticisi
- KOTEDER (Borsaya Kote Ortaklık Yöneticileri Derneği) YK Başkanı

Yönetim Kurulu Yapısı ve Bağımsızlığı

- En az 5 ve en fazla 8 üye (mevcut durumda 8 üye bulunmaktadır).
- 3 üyeden birinin bağımsız olması zorunludur.

Komiteler

- Denetimden Sorumlu Komite⁽¹⁾ kurulmuştur. Atamalar ve Adaylık Komitesi, Kurumsal Yönetim Komitesi ile Riskin Erken Saptanması Komitesi SPK kanunları uyarınca oluşturulacaktır.

Güvenlik Komitesi

- Uçuş güvenliği

Bağımsız Denetim

- Pegasus mali tabloları bağımsız bir uluslararası denetim firması tarafından denetlenmektedir.

NOT: ✓ = Bağımsız üye

1. 21 Nisan 2011'de oluşturulmuştur.

Görünüm & Trendler⁽¹⁾



Trafik – Pazar Büyümesi	<ul style="list-style-type: none">Türkiye havacılık sektöründe yolcu sayısındaki büyümenin devam edeceği öngörülmektedir.<ul style="list-style-type: none">2013'te toplam yolcu sayısı büyümesinin yaklaşık %15'e ulaşması beklenmektedir.DHMI, Türkiye'deki yolcu sayısının 2011-2015 yılları arasında %8,7 BYBO ile artmasını öngörmektedir.<ul style="list-style-type: none">Pegasus'un yolcu sayısı son 5 yılda sektörün yaklaşık 3,2 katı kadar büyüme kaydetmiştir.
Kapasite Artışı	<ul style="list-style-type: none">Önümüzdeki üç yıl boyunca uçuş ağına her yıl %12-16 seviyelerinde ASK artışı planlanmaktadır.Uçak başına günlük ortalama blok saatte kısa vadede 2012 ile benzer performans beklenmekte, ancak uçuş ağının genişlemesi ile gece seferleri sayısı arttıkça kapasite kullanımının yükselmesi beklenmektedir.
Doluluk Oranları	<ul style="list-style-type: none">Doluluk oranlarındaki mevcut olumlu trendin yakın vadede devam etmesi beklenmektedir.<ul style="list-style-type: none">Kısa-orta vadede doluluk oranının %80'in üzerine çıkması hedeflenmektedir.
Yan Gelirler	<ul style="list-style-type: none">Önümüzdeki üç yılda yolcu başına yan gelirin 10-12 Avro'ya yükseltilmesi hedeflenmektedir.Hedefe ulaşmak için birkaç gelir kaynağında büyüme olanağı bulunmaktadır.
Operasyonel Maliyetler (CASK)	<ul style="list-style-type: none">Yakın gelecekte sabit seyredeceği beklenmektedir.Sürekli Gelişim Takımı sürekli olarak maliyeti azaltacak ve halihazırda yıllık toplam 37 milyon ABD doları olan tasarrufu artıracak yöntemler üzerinde çalışmaktadır.Maliyetleri düşürme konusuna öncelik vermeye devam edilmesi, CASK'ın daha da düşürülmesi ve genç ve yakıt verimliliği yüksek olan filonun korunması hedeflenmektedir.
Yatırım Harcamaları ve Nakit Akışı	<ul style="list-style-type: none">Uçaklar harici çok düşük bir yatırım harcaması planlanmaktadır.İşletme sermayesi değişimlerinin nakit akışına pozitif etki yaratması hedeflenmektedir.
Mevcut Durum (Ocak-Şubat 2013)	<ul style="list-style-type: none">2013'ün yılı ilk iki ayında:<ul style="list-style-type: none">Yolcu sayısı yıllık bazda %28,1 artmıştır. Aynı dönemde, Türkiye'deki toplam yolcu sayısı yıllık bazda %17,5 yükselmiştir.Arz edilen toplam kapasite yıllık bazda %22,8 daha yüksektir.Doluluk oranı yıllık bazda 3,3 puan artmıştır (Ocak-Şubat doluluk oranı 2012'de %74,4 ve 2013'te %77,7).

1. Trend ve hedefler bazı risk ve belirsizlikleri içermekte ve sonuçlar beklentilerden farklı gerçekleşebilmektedir. Lütfen sunumun 1. sayfasındaki Önemli Not'a bakınız.



Ekler

Merkez Üs – Sabiha Gökçen Havalimanı



Geniş bir kapsama alanına sahip ve yüksek büyüme potansiyeline sahip modern tesis

Stratejik Konum



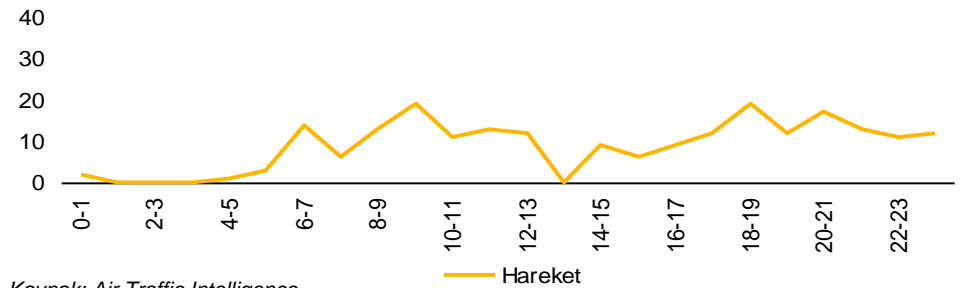
- Cazip konum: İstanbul merkezinin 35 km güneydoğusunda yer almaktadır.
 - Türkiye'nin iki önemli otoyolu ile olan bağlantısı sayesinde kolay ve hızlı ulaşım imkanı sunmaktadır.
- Limak Holding, Hindistan menşeli GMR Grup ve Malezya Havayolları'nın iştiraki olan Berhad'dan oluşan konsorsiyum 2008'de havalimanı'nın 20 yıllık imtiyaz hakkını kazanmış ve 500 milyon avroluk yeni terminal yatırımı yapmıştır.
- Havalimanı'nın çevresinde Bursa, Gebze, İzmit, Sakarya, Yalova ve İstanbul Anadolu Yakası gibi sanayi ve yerleşim bölgeleri yer almaktadır.
 - Kadıköy'e ulaşım imkanı sağlayan Kartal metro istasyonu, Pendik tren istasyonu ve Anadolu Yakası'nda bir çok noktaya düzenlenen halk otobüsü seferleri SAW'a erişim sağlamaktadır.
 - Ayrıca, çevre illere (Bursa vs.) otobüs seferleri düzenlenmektedir.
- Avrupa'nın en yüksek yolcu potansiyeline sahip havaalanlarından biridir.
 - 100 km'lik alanda yaklaşık 20 milyon insan yaşamaktadır.
- Yapımı planlanan ikinci uçak pisti SAW'ın toplam kapasitesini 50 milyon yolcuya yükseltecektir.
 - 2012 yılında %100 kapasitesiyle çalışan Heathrow Havalimanı 70 milyon, 80 milyon yolcu kapasiteli Charles de Gaulle ise 62 milyon yolcu ağırlamıştır.

Altyapı

- 112 check-in ve 30 self-servis check-in kiosku ile gelen ve giden yolcular için toplam 54 pasaport kontrol noktası bulunmaktadır.
- Cafe ve restoranların yer aldığı 6.500 m² yemek alanı, 3 apron manzaralı lounge ve CIP salonu bulunmaktadır.
- Terminal bağlantılı iki katlı VIP binası, 400 m² konferans merkezi, 4.718 araç ile 72 otobüs kapasitesi olan dört katlı otopark (3.836 araçlık kapalı ve 882 araç + 72 otobüs kapasiteli açık park alanı) bulunmaktadır.
- Terminal bitişiğinde, dışarıya ve doğrudan havaalanına açılan girişleri bulunan 128 odalı üç katlı bir otel bulunmaktadır.
- 8 büyük gövdeli ve 16 orta gövdeli uçağa aynı anda hizmet verebilecek kapasitede bir uçak park sistemi bulunmaktadır.
- Patlayıcı Tespit Sistemi'yle bagaj görüntüleme sistemi mevcuttur.
- 3.300 m²'si giden ve 1.200 m²'si gelen yolculara hizmet etmek üzere toplamda 4.500 m²'lik bir alan üzerine kurulmuş olan duty-free alışveriş alanı Setur tarafından işletilmektedir.
- Ödüller: SKALITE 2012'de alınan "Quality in Tourism" ödülü, "SuperBrands 2012" ödülü (2012 listesindeki tek havayolu şirketi olarak), Altın Kategorisi'nde "World Quality Commitment" ödülü, Voyager dergisi tarafından verilen "En İyi Havayolu" ödülü, Routes Europe tarafından verilen Akdeniz & Güney Avrupa kategorisinde "En İyi Pazarlama" ödülü.

Düşük Pist Kapasite Kullanım Oranı

(Saat Başı Hareket Sayısı)



Kaynak: Sabiha Gökçen Havalimanı internet sitesi

Kaynak: Air Traffic Intelligence.

İstanbul'daki Havalimanları ve Projeler

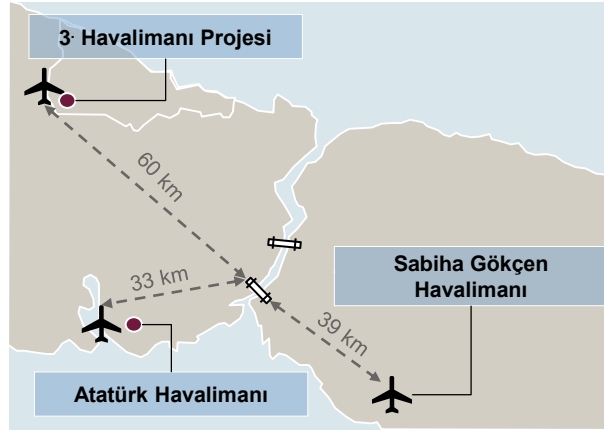


Üçüncü havalimanının maliyet avantajı ve yolcu potansiyelinde artış sağlaması beklenmektedir

Tanım

Sabiha Gökçen Havalimanı (SAW)

- İstanbul merkezinden 35 km güneydoğu yönünde, Anadolu Yakası'nda konumlanmış uluslararası havalimanı
- Yüksek yolcu potansiyeli – 100 km'lik alanda yaşayan yaklaşık 20 milyon insan
- Modern terminal binası ve düşük kapasiteli çalışan pist
- En büyük taşıyıcı Pegasus'tur.
- 5.500m²'lik duty-free alışveriş alanı
- Limak Holding, GMR Grup (Hindistan) ve Malaysia Airports Holding iştiraki olan Berhad'dan oluşan konsorsiyum tarafından işletilmektedir.

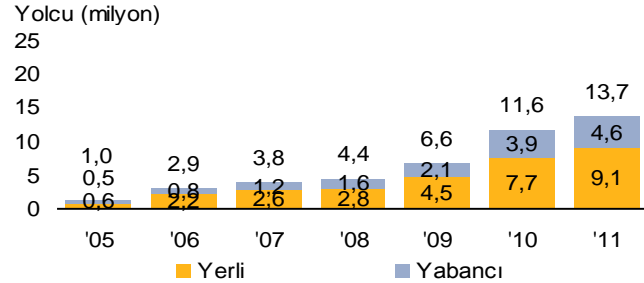


Atatürk Havalimanı (IST)

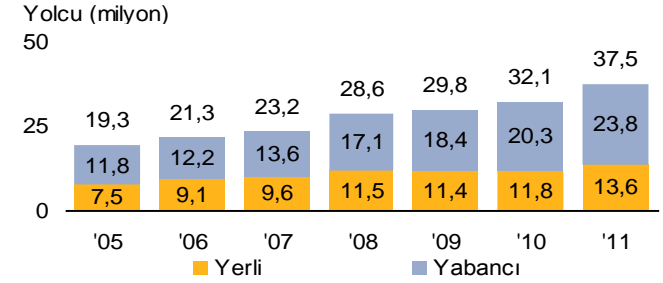
- Şehir merkezine 25 km mesafede, İstanbul Avrupa Yakası'nda konumlanmış Türkiye'nin en büyük uluslararası havalimanı
- Kapsama alanı: 30 dk mesafede 5,5, 60 dk mesafede 10 ve 120 dk mesafede 17,5 milyon kişi
- 124 havayolu şirketine hizmet etmekte ve 200'den fazla noktaya direk uçuş imkanı sağlamaktadır.
- En büyük taşıyıcı THY'dir.
- Son teknoloji ve otomasyon sistemleriyle donatılmıştır.
- 6.200m²'lik duty-free alışveriş alanı
- TAV Havalimanları tarafından işletilmektedir.

Önemli İstatistikler

Yolcu Sayısı



Yolcu Sayısı



Üçüncü Havalimanı Projesi

Tanım

- Yeni havalimanının inşa edilmesi durumunda, ortaya çıkacak kapasite fazlası nedeniyle ciddi oranda tasarruf sağlanması beklenmektedir.
- Toplam 90 m²'lik bir alanda İstanbul Avrupa Yakası'nda Yeniköy ve Akpınar arasında inşa edilmesi planlanmaktadır.
- Havalimanının inşa edilmesi planlanan alanda kömür madenleri bulunmaktadır ve 80-100 metre derinliğindeki kömür maden ocaklarının doldurulması gerekmektedir. Bu fazın projenin en maliyetli ve en çok zaman alan bölümü olması beklenmektedir.
- İhale şartnamesinde, Kanal İstanbul Projesi'nden çıkarılacak hafriyatın uygun bulunduğu takdirde maden ocaklarının doldurulmasında kullanılacağı, aksi taktirde bu durumun operator için mücbir sebep sayılacağı belirtilmektedir.

Kaynak: Sabiha Gökçen Havalimanı websitesi, TAV Havalimanı, BMI, 23 Ocak 2013 'te Ulaştırma Bakanı tarafından Yeni Havalimanı Projesi'ne ilişkin yapılan açıklamalar.

Kapasite

- Proje 4 aşamalıdır – Son fazın tamamlanması ile 6 pist ve 150 milyon yolcu kapasitesine ulaşılması planlanmaktadır.
- 1. fazın sonunda 70 milyon yolcu kapasitesi
- 2. aşamanın sonunda 90 milyon yolcu kapasitesi
- 3. aşamanın sonunda 120 milyon yolcu kapasitesi
- 4. aşamanın sonunda 150 milyon yolcu kapasitesi

Yurtiçi ve Yurtdışı Büyüme Dinamikleri



Pegasus, faaliyetlerine başladığı günden bu yana uçuş network'üne hem yurtiçi hem de yurtdışı birçok yeni hat eklemiştir

- Yurtiçi Pazar**
 - Avrupa Birliği üyesi olmayan Türkiye, yurtiçinde faaliyet gösteren havayolu şirketlerine yabancı mülkiyet kısıtlamaları uygulamaktadır.
 - Örneğin, Rynair ve easyJet sahip oldukları Hava Operatörü Belgesi ("AOC") ile Türkiye'de yurtiçi tarifeli hizmet verememektedir. Ayrıca bu havayolu şirketleri, Türkiye'de kendileri tarafından yönetilen bir yerel işletme kuramamaktadırlar.
 - Pegasus, yerel bir havayolu şirketi olduğundan, yukarıda belirtilen herhangi bir kısıtlamaya maruz kalmamaktadır.
- Uluslararası Pazar**
 - Uluslararası hava trafiği, ülkelerarası ikili anlaşmalarla veya AB ülkeleri ile ABD arasında imzalanan Open-Skies örneğinde olduğu gibi çok taraflı sözleşmelerle düzenlenmektedir.
 - Örneğin, Rynair ve easyJet Avrupa Birliği sınırları içerisinde gerçekleştirilen uçuşlarda hiçbir kısıtlamaya maruz değildir. Bu şirketlerin, AB sınırları dışındaki uçuşlarında ise uluslararası ikili anlaşmalar ve bu anlaşmaların getirmiş olduğu kısıtlamalar devreye girmektedir.
 - Pegasus, bu anlamda, Türkiye ile diğer ülkeler arasında imzalanan ikili anlaşmalara bağlıdır. Bu anlaşmalarda, başlıca iki sınırlama ön plana çıkmaktadır; (1) İzin verilen havayolu sayısı ve (2) Uçuş sıklığı.
 - İkili anlaşmalar uygulamasının liberalleşme sürecinde olduğuna inanılmaktadır ve yıllar içerisinde Pegasus, uçuş ağına yeni merkezler eklemeyi başarmıştır. 2009 yılında 15 uluslararası noktaya uçan Pegasus, 2012 yılı itibarıyla bu sayıyı 41'e yükseltmiştir.
- Genel**
 - Pegasus, genellikle bir "tamam" ya da "devam" kararı vermeden önce hat performanslarını 12 ay boyunca günlük olarak takip etmektedir.
 - Tarifeli bir hizmet sağlayıcısı olarak faaliyetlerin başladığı günden bu yana, sadece üç hat kapatılmıştır:
 - Yurtiçi: Erzurum (2006-2008)
 - Yurtdışı: Frankfurt (2009-10) ve Sofya (2010-11)

2010-2012 Yılları Arasında Network'ümüze Eklenen Yurtdışı Hatlar

	Başvuru Tarihi	Atanma Tarihi	İkili Anlaşmaların Mevcut Durumu
Tiflis	01.07.2010	06.07.2010	Çoklu atamalı
Kharkov	05.01.2010	29.04.2010	Çoklu atamalı; 7 ile sınırlandırılmış
Bükreş	04.10.2010	02.10.2010	Çoklu atamalı; 5 ile sınırlandırılmış
Üsküp	25.05.2011	01.06.2011	Çoklu atamalı
Donesk	07.07.2011	11.07.2011	Open Skies
Tahran	26.09.2005	21.03.2011	Çoklu atamalı; 7 ile sınırlandırılmış
Priştine	16.08.2010	14.07.2011	Çoklu atamalı
Erbil	29.06.2011	24.05.2011	Çoklu atamalı; 3 ile sınırlandırılmış
Almatı	10.12.2009	08.03.2011	Çoklu atamalı; 2 ile sınırlandırılmış
Omsk	22.02.2010	23.01.2012	Çoklu atamalı; 3 ile sınırlandırılmış
Lviv	07.07.2011	11.07.2011	Çoklu atamalı; 4 ile sınırlandırılmış
Dubai	26.09.2005	06.07.2011	Çoklu atamalı; 5 ile sınırlandırılmış
Belgrad	16.08.2010	16.07.2012	Çoklu atamalı
Saraybosna	29.09.2011	11.10.2012	Çoklu atamalı
Barselona	21.09.2012	11.10.2012	Çoklu atamalı; 7 ile sınırlandırılmış